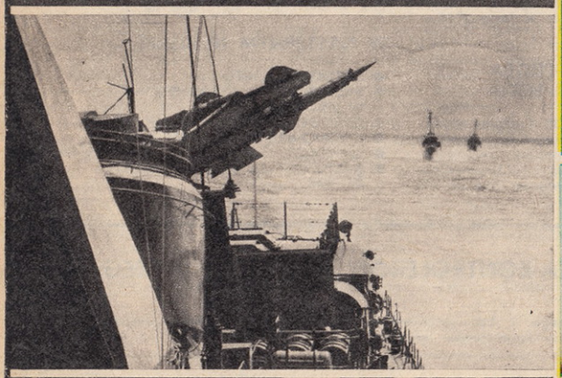
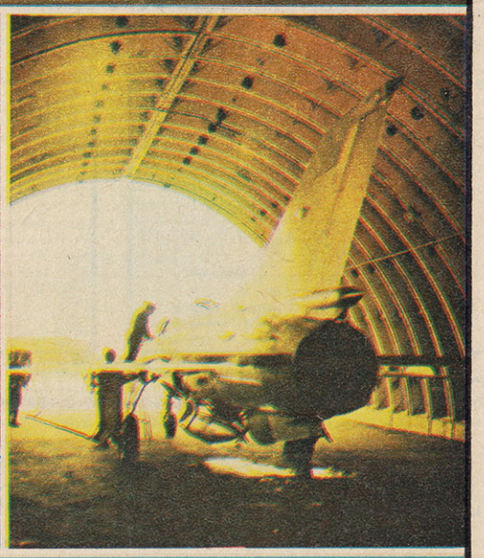
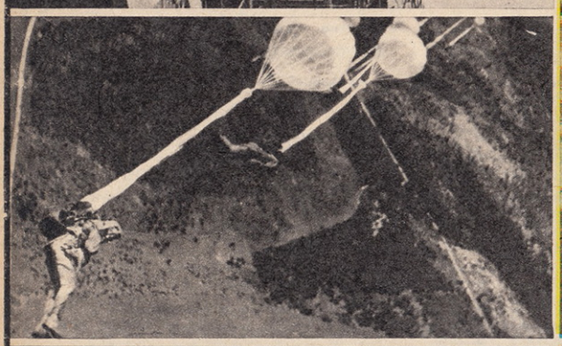
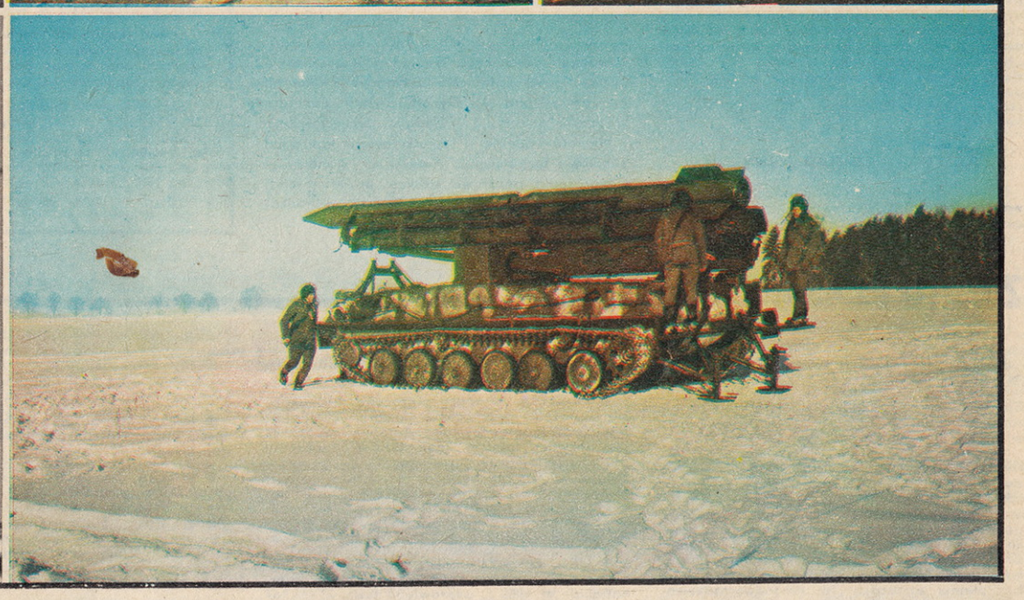
SKRZYDLATA POLSKA

41 (1579) • 11.10.1981 PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606 CENA 10 zł









DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO. Tradycja i współczesność. Gdy trzydzieści osiem lat temu 12 października 1943 r. w bitwie pod Lenino na Białorusi 1 Dywizja Piechoty imienia Tadeusza Kościuszki w walce wykuwała polsko-radzieckie braterstwo broni, rozpoczynając szlak bojowy uchodźctwa polskiego na Wschodzie wiodący do Ojczyzny drogą najkrótszą, ale i najtrudniejszą, bo na głównym froncie drugiej wojny światowej – w Sielcach nad rzeką Oką rozpoczynało szkolenie siedemnastu pierwszych pilotów polskiej 1 Samodzielnej Eskadry Myśliwskiej.

W Dniu Zwycięstwa – 9 maja 1945 r. – lotnik był już co dziesiątym żołnierzem ludowego Wojska Polskiego. Potem dołączyło do nich wielu spośród około trzech tysięcy lotników Polskich Sił Powietrznych walczących na Zachodzie, którzy w latach 1947–1949 powrócili do kraju.

Obecnie co trzeci żołnierz polski nosi stalowy mundur lotniczy. Są wśród nich ci co zawsze w powietrzu lub w stałym pogotowiu w maszynach, są mechanicy, łącznościowcy, radarzyści, rakietnicy i artylerzyści plot. Ale również naukowcy, lekarze, instruktorzy i elewi szkół lotniczych oraz całe zaplecze służb pomocniczych.

To współczesność i nowoczesność.

Nasz fotoreportaż ukazuje zwykły dzień Wojska Polskiego. Taki jaki był przed tegorocznym świętem i jaki będzie po nim do następnej rocznicy. (W)

Zdjęcia: Lech Zielaskowski (5), Leszek Wróblewski (2), WAF – Ireneusz Sobieszczuk (1).

Z LOTU PO KRAJU

WZROST OPŁAT LOTNICZYCH NA LINIACH MIĘDZYNARODOWYCH

Ministerstwo Komunikacji poinformowało, że zgodnie z decyzją operacyjnego sztabu antykryzysowego, wprowadza się tzw. dopłaty pozataryfowe do należności za przewóz samolotami komunikacji międzynarodowej – osób, bagażu, przesyłek ekspresowych oraz towarów. Dopłaty te, poczynając od 1 października br., pobierane będą od obywateli polskich przy sprzedaży za złotówki biletów (lub innych dokumentów przewozowych) lotniczych. Do krajów socjalistycznych dopłaty wyniosą ok. 90 proc., a do krajów zachodnich ok. 60 proc. w stosunku do dotychczasowych należności.

50 000 SPADOCHRONIARZY DLA OBRONNOŚCI KRAJU

We wrześniu br. Aeroklub PRL wyszkolił 50-tysięcznego skoczka spadochronowego na rzecz obronności kraju. Szkolenie tego typu spadochroniarzy prowadzone jest w APRL od 25 lat, w znacznej większości w Aeroklubie Podkarpackim – Centrum Wyszkolenia Spadochronowego, gdzie 7 października odbyło się spotkanie i uhonorowanie zasłużonych instruktorów spadochronowych, wychowawców młodzieży.

Obszerniej na ten temat napiszemy w następnych numerach.

PLENUM ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

Pod przewodnictwem prezesa gen. bryg. pil. dr. **Józefa Sobieraja** odbyło się 29 września br. w Warszawie plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. W toku obrad dokonano na plenum oceny stanu sprzętu lotniczego i omówiono perspektywy jego rozwoju w oparciu o produkcję krajową. Wysłuchano także informacji na temat stanu bezpieczeństwa lotów i skoków w pierwszym półroczu br. Członkowie ZG wysłuchali informacji: o pracy Prezydium ZG za okres czerwiec – sierpień, o pracy komisji zjazdowej oraz na temat imprez sportowych z udziałem polskich reprezentantów.

Uchwałą Zarządu Głównego powołano na posiedzeniu nową komisję specjalistyczną Aeroklubu PRL: Amatorów Konstruktorów Lotniczych, powołując na jej przewodniczącego **Jarosława Jankowskiego** z Łodzi, a na sekretarza – **Andrzeja Wiśniewskiego** z Warszawy. Podjęto decyzje o zmianie nazwy połączonych przedsiębiorstw produkcyjno-remontowych w Krośnie na: Lotnicze Zakłady Produkcyjno-Naprawcze Aeroklubu PRL w Krośnie.

Po plenum obradowało Prezydium ZG.

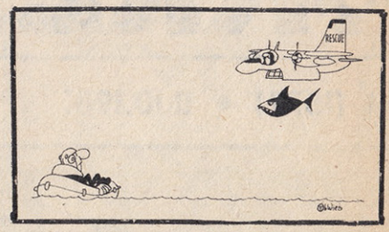
SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW

W Aeroklubie Jeleniogórskim przeprowadzono we wrześniu Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów. W klasyfikacji kobiet pierwsze miejsce zajęła **Irena Szwedek** (Aeroklub ROW), przed **Krystyną Skarżyńską** (Aeroklub Elbląski) i **Sylwią Stankowską** (Aeroklub Wrocławski). W grupie mężczyzn zwyciężył **Andrzej Buczkowski** (WKS Śląsk Wrocław), przed **Andrzejem Palenikiem** (Aeroklub Tatrzański) i **Mariuszem Puchałą** (Aeroklub Orląt).

50-LECIE MIELECKIEGO LOTNISKA

30 sierpnia br. na zakładowym lotnisku WSK PZL-Mielec odbyły się uroczystości z okazji 50-lecia otwarcia i poświęcenia pierwszego lotniska turystycznego w Mielcu. Kilkutysięczna rzesza pracowników, mieszkańców miasta oraz ludzi związanych z lotnictwem przybyła tego dnia, by uczestniczyć w mszy świętej. Wśród zaproszonych gości przybyłych na tę uroczystość byli ks. biskup ordynariusz tarnowski dr **Jerzy Ablewicz** wraz z gronem duchowieństwa, przedstawiciele władz, delegacje poszczególnych zakładów mieleckiej WSK oraz delegacje z innych regionów kraju.

Uroczystość otworzył koordynator ZRN NSZZ „Solidarność" przy PZL-Mielec **Andrzej Stachowicz.** O lotnictwie na ziemi mieleckiej mówił **Stanisław Bartnicki.** Wśród uczestników uroczystości byli współzałożyciele pierwszego mieleckiego lotniska turystycznego (w innym miejscu niż obecne) – **Wiktor Jaderny** i **Mieczysław Działowski.**



Rys. W. Fuglewicz (4)

KOLEJNA – NIEUDANA PRÓBA PORWANIA SAMOLOTU LOTU

29 września ok. godz. 18.30 funkcjonariusze grupy specjalnej Milicji Obywatelskiej udaremnili próbę uprowadzenia samolotu rejsowego PLL LOT, który miał odlecieć z Warszawy do Szczecina. Niedoszłym porywaczem okazał się 18-letni Marek K. Sterroryzował on ostrym narzędziem jednego z pasażerów i zażądał lotu do Berlina Zachodniego. Został obezwładniony i zatrzymany. Śledztwo prowadzi Komenda Stołeczna MO w Warszawie.

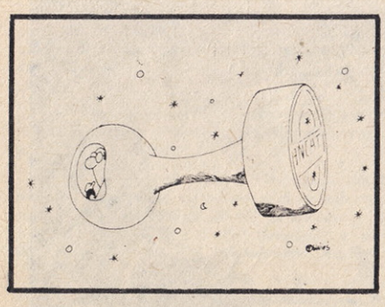
WYDAWNICTWA

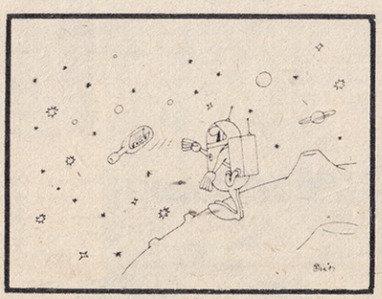
JACEK MACYSZYN – **SPADOCHRON WSPÓŁCZESNY.** Wydawnictwo MON – 1981. Seria Sowy. Str. 184, cena 28 zł.

MICHAIŁ RIEBROW – **KOSMOS – LUDZIOM** (tłum. z ros.). Krajowa Agencja Wydawnicza – 1981. Str. 183, cena 22 zł.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- DETEKTYW HISTORII
- MISTRZOSTWA SAMOLOTOWE W KROŚNIE
- SPADOCHRONY NAD TATRAMI
- CO NOWEGO W KOSMOSIE
- SAMOLOT LOCKHEED L-1011 TRISTAR
- MISTRZOSTWA POLSKI MODELI KOSMICZNYCH





CO PISZĄ INNI

„ASTRONAUTYKA"

Numer 4 dwumiesięcznika PTA „Astronautyka" publikuje obszerny interesujący artykuł Piotra Wolańskiego pt. „Wahadłowiec – nowy środek transportu kosmicznego". Na dalszych stronach numeru Ryszard Gajęcki pisze o ekonomicznych związkach badań kosmicznych z gospodarką, a Andrzej Stoff publikuje drugą część swego ciekawego artykułu pt. „Kosmos i astronautyka w twórczości Stanisława Lema". Do ciekawszych należy także publikacja Zbigniewa Paprotnego „Ciołkowskiego teoria kosmogonii Układu Słonecznego".

„WOJSKOWY PRZEGLĄD TECHNICZNY"

Numer 8 (sierpniowy) miesięcznika wydawanego przez MON prawie w całości poświęcony jest problematyce techniczno-lotniczej, z racji Święta Lotnictwa Polskiego. Edmund Cichosz pisze o nowych koncepcjach samolotu i o samolocie słonecznym; Jan Godzimirski – o technologicznych problemach produkcji łopatek; Stefan Szczeciński – o współczesnym napędzie odrzutowym samolotów; Benedykt Boliński – o stanie sprzętu lotnictwa sportowego. Z innych publikacji tego dobrze redagowanego czasopisma wymieńmy jeszcze takie pozycje jak: Zbigniewa Dżygadło i Adama Krzyżanowskiego – „Dynamika lotu samolotu w czasie strzelania", Stefana Szczecińskiego i Michała Łagosza – „Skutki awarii lotniczych silników turbinowych, Tadeusza Banela – „Zagrożenie pożarowe statków powietrznych", czy Tadeusza Szafarza – „Rozwój radiolokacyjnych systemów samonaprowadzania".

KANDYDACI NA KONTROLERÓW RUCHU LOTNICZEGO

Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych w Warszawie przyjmuje do 30 października br. zapisy kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego.

Warunki przyjęcia:

- wykształcenie średnie (nie wymaga się świadectwa uprawniającego do studiów na wyższych uczelniach),
- wiek 18–26 lat,
- dobry stan zdrowia (kandydaci kierowani są na komisję lotniczo-lekarską w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej),
- wysokie wartości etyczno-moralne,
- znajomość języków: angielskiego i rosyjskiego w zakresie programu szkoły średniej,
- uporządkowany stosunek do służby wojskowej,
- zameldowanie na pobyt stały w Warszawie lub w województwie warszawskim.

Okres nauki trwa około dwóch lat. Po ukończeniu szkolenia teoretycznego, kandydat odbywa praktykę na stanowisku operacyjnym w kontroli ruchu lotniczego przez okres 6–9 miesięcy, po czym przystępuje do złożenia egzaminu państwowego w celu otrzymania licencji kontrolera ruchu lotniczego.

Podczas szkolenia i praktyki kandydat otrzymuje uposażenie w wysokości 3200 zł plus premię uznaniową do 25% oraz bezpłatnie umundurowanie lotnicze.

Po otrzymaniu licencji – uposażenie kontrolera ruchu lotniczego wzrasta do 4700 zł, a ponadto otrzymuje dodatek z tytułu uprawnień do licencji – minimum 1200 zł oraz premię uznaniową w wysokości do 25%.

Zawód kontrolera ruchu lotniczego jest zawodem atrakcyjnym, ale zarazem bardzo odpowiedzialnym. Wykonuje on pracę zapewniającą bezpieczeństwo ruchu lotniczego, wymaga ona dużego poczucia odpowiedzialności, dokładności, koncentracji, podzielności uwagi i operatywności w podejmowaniu decyzji.

Szczegółowych informacji dotyczących programu szkolenia, warunków pracy i płacy – udziela oraz zapisy przyjmuje: Wydział Szkolenia Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Żwirki i Wigury 1a, I piętro, pokój nr 31, tel. 46-94-89.

ZARZĄD RUCHU LOTNICZEGO I LOTNISK KOMUNIKACYJNYCH

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **FRANCJA.** W 29 lotniczym Tour de France młodych pilotów zwyciężył Didier Pache na samolocie DR-400/120. W tradycyjnej lipcowej imprezie młodzieży lotniczej uczestniczyło 60 pilotów (w tym dwie dziewczyny), w wieku nie przekraczającym 21 lat.

● **USA.** Przedsiębiorstwo United Airbus zwolniło, poczqwszy od 9 września, 2100 pracowników (to jest 4 proc. ogólnej liczby zatrudnionych), na skutek zmniejszenia się przewozów powietrznych spowodowanych m.in. konfliktem między administracją waszyngtońską, a związkiem zawodowym kontrolerów ruchu lotniczego. Niedawno władze zwolniły 12 tys. kontrolerów zarzucając im niepodporządkowanie się przepisom federalnym, które odmawiają prawa do strajku pracownikom w służbie państwowej. Kontrolerzy nie zaprzestali walki o swoje związkowe i społeczne prawa.

● **FRANCJA.** Z letniego urlopu powrócili do Gwiezdnego Miasteczka dwaj francuscy kandydaci na kosmonautów. Termin lotu pierwszego Francuza nie uległ zmianie, zostanie on przeprowadzony w maju lub czerwcu przyszłego roku.

● **USA.** Astronauta Alan Bean zrezygnował z dotychczasowej posady w dyrekcji centrum lotów załogowych NASA. Postanowił tylko i wyłącznie – poświęcić się malarstwu.

● **FRANCJA.** W końcu bieżącego roku ukaże się książka poświęcona historii pionierów lotnictwa śmigłowcowego. Autorem tej pracy jest inżynier lotniczy Jean Boulet, znakomity pilot śmigłowcowy, posiadacz 17 rekordów świata, w tym absolutnego rekordu wysokości 12 440 m, nie pobitego od 1972 r. Od 25 lat pełni funkcję szefa pilotów doświadczalnych. Wylatał ponad 9 tys. godzin, w tym 8 tys. na śmigłowcach.

● **USA.** Pierwsze miejsce wśród portów lotniczych USA zajmuje Chicago O'Hare International. W 1980 r. odprawiono tutaj 43 653 167 pasażerów. Odnotowano 724 155 startów i lądowań.

● **KOLUMBIA.** Krajowe linie obsługują samoloty przedsiębiorstwa SATENA. Dysponują one dwoma DC-4, sześcioma DC-3 i trzema H-748. Siedzibą SATENY jest Bogota.

● **WĘGRY.** Agrolotnictwo w roku ubiegłym obsłużyło obszar ponad 4,9 mln ha. Piloci wylatali łącznie ponad 45 tys. godzin.

● **USA.** W końcu ub.r. liczba lotnisk wynosiła 15 161 (o 415 więcej niż w 1979 r.). W liczbie tej rozróżnia się 12 240 portów lotniczych, 2336 heliportów, 527 lądowisk dla wodnosamolotów i 58 lądowisk dla samolotów krótkiego startu i lądowania.

● **NRD.** Stewardesy Interflugu otrzymały nowe, bardzo eleganckie i praktyczne ubrania służbowe.

● **WIELKA BRYTANIA.** Sześć albo siedem ultralekkich samolotów (ULS) Weedhopper zamierza pokonać Kanał La Manche na historycznej trasie Dover – Calais. Lot odbędzie się na wysokości 750 m z prędkością 65 km/h. Lotnicy spodziewają się przelecieć tę trasę w około 45 min przy pogodzie bezwietrznej.

● **USA.** 9 września w wieku 77 lat zmarł Edward A. Link, twórca znanego od 1929 r. w lotnictwie symulatora (Link-trener) oraz małych podwodnych statków badawczych.

● **WIELKA BRYTANIA.** 3 września oblatano prototyp czterosilnikowego turboodrzutowego samolotu BAe-146 przeznaczonego dla bliskiej komunikacji (300–500 km). Będzie on zabierał od 93 do 109 pasażerów. W końcu przyszłego roku mają się rozpocząć pierwsze dostawy wersji o mniejszej liczbie miejsc, a w 1983 r. wersji większej. Przewiduje się produkcję seryjną 3 samolotów miesięcznie.

● **WIELKA BRYTANIA.** 22 sierpnia Anglik Julian Nott pokonał Kanał La Manche na pokładzie balonu na ogrzane powietrze. Powietrze podczas lotu nie było ogrzewane metodą klasyczną – płomieniem palnika, ale przy wykorzystaniu energii słonecznej. Lot trwał pełną godzinę na trasie 70 km z Durham do Licques we Francji. Średnia wysokość lotu 550 m. Balon ma średnicę 15,24 m, a kosztuje tylko dwukrotnie więcej co zwykły balon na ogrzane powietrze. Powłoka jest podwójna. Zewnętrzna przezroczysta o pojemności 5000 m^3, wewnętrzna czarna o pojemności 4000 m^3. Powietrze zawarte między powłokami ogrzewa się pod wpływem promieniowania Słońca, przechodząc do wnętrza balonu. Tylko przy starcie niezbędne jest uruchomienie palnika gazowego dla wstępnego wypełnienia powłoki.

● **ZSRR.** Tygodnik „Ogoniok" nr 36 podaje interesującą informację o pierwszej lotniczce rosyjskiej. Była nią Lida Zwierlewa, która w 1911 r. uczestniczyła jako pasażerka w locie na trasie Petersburg – Moskwa. W sierpniu 1911 r. L. Zwierlewa zdała egzamin z pilotażu samolotowego. Zamierzała zorganizować szkołę lotniczą dla kobiet, co częściowo zrealizowała w Rydze. Zmarła w 1916 r., mając zaledwie 26 lat.

z dyrektorem PLL LOT gen. bryg. pil. JÓZEFEM KOWALSKIM

MYŚLEĆ i DZIAŁAĆ z WYPRZEDZENIEM

„Skrzydlata Polska": W biuletynie informacyjnym Nr. 2 NSZZ „Solidarność" PLL LOT, poświęconym prezentacji kandydatów na dyrektora w konkursie rozpisanym i przeprowadzonym w imieniu załogi przez Prezydium KSR, siedem wierszy poświęconych jest Pana osobie. Brzmią one jak następuje: „Redakcja nie przedstawia sylwetki gen. Józefa Kowalskiego, gdyż nie dysponuje żadnymi danymi. Sesja wyjazdowa Prezydium KSR w Dęblinie miała miejsce 21 maja 1981 r. Delegacja została podjęta sympatycznie. Nieobowiązująca rozmowa przebiegała w szczerej atmosferze. Generał zrobił na delegowanych dobre wrażenie. Nie wyszedł jednak z żadnym konkretnym życzeniem. Zaskakująca taktyka".

Józef Kowalski: A dla mnie zaskakująca konkluzja. Bo żadnej taktyki wobec miłych skądinąd gości stosować nie zamierzałem. Nie miałem żadnych powodów po temu, tak jak się z reguły takowych nie miewa w stosunku do podejmowanych gości.

„Skrzydlata Polska": A jednak oficjalnie do konkursu Pan nie stanął. Dlaczego?

Józef Kowalski: Nie rozumiem skąd to „a jednak". Domyślać się tylko mogę, iż jest to wynik zbyt wielu spekulacji i domniemań, jakie formułowano potem publicznie, dociekając właśnie odpowiedzi na pytanie „dlaczego?". A sprawa jest prosta, jakkolwiek ogromnie przypomina anegdotyczną sytuację, w której to Napoleon pytał dlaczego przy jego wjeździe do miasta nie oddano salutu armatniego. Bez odgrzewania szczegółów anegdoty, odpowiadam: Powodów było kilka... Po pierwsze — resort komunikacji, który wysunął moją kandydaturę na dyrektora, od samego początku był przeciwny formule zastosowanej przez inicjatorów konkursu. Jakże więc mógłbym, już tak na wyrost, godzić w instytucję, która mnie protegowała, a której bądź co bądź PLL LOT podlegały i podlegają; w moim odczuciu nie mieściło by się to w granicach zwykłej ludzkiej przyzwoitości. Niezależnie od tego co sądziłem, sądzę i sądzić będę o formach kierowania lotnictwem cywilnym przez instytucje nadrzędne. Po drugie — w chwili rozpisania konkursu byłem wciąż komendantem Szkoły Orląt w Dęblinie, a więc żołnierzem służby czynnej. Ładne więc wystawiłbym świadectwo subordynacji w naszej armii, stając w konkursowe szranki bez rozkazu, zgody, bądź choćby oficjalnego przyzwolenia ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej, a wtedy żadnej z tych prerogatyw jeszcze nie miałem...

„Skrzydlata Polska"... dalsze powody stają się bezprzedmiotowe.

Józef Kowalski: To miałem właśnie na myśli.

„Skrzydlata Polska": A co sądzi Pan o samej idei konkursu w takim właśnie przedsiębiorstwie państwowym, jak Polskie Linie Lotnicze LOT?

Józef Kowalski: Czy, względnie na ile państwowym, badają w tej chwili eksperci, rodzi się bowiem, jak wiadomo, specjalna ustawa o PLL LOT, przy udziale przedstawicieli nawet z popularnej „dziewiątki". Jeszcze więc trochę poczekajmy. Co zaś do idei konkursu... Trudno chyba by było znaleźć w tej chwili osobę, której poza mną byłoby się wypowiadać na ten temat niezręcznej.

„Skrzydlata Polska": Może więc wobec tego kilka słów na temat programów, jakie były reprezentowane przez poszczególnych kandydatów na dyrektora w czasie konkursu. Było to wszak podstawowe kryterium oceny.

Józef Kowalski: Byłoby chyba znów nietaktem z mej strony, gdybym próbował poddać analizie czy ocenie każdy z tych programów oddzielnie. Zresztą nie ma takiej potrzeby. Bo charakterystyczna, słusznie zresztą podkreślana w środkach masowego przekazu, rzecz: są to programy ogromnie w swej treści zbieżne. Cóż to oznacza? Oznacza to, że formułowali je ludzie potrafiący wyciągać logiczne wnioski z konkretnej sytuacji dyktującej określone kierunki działania. Mój program, gdybym go sformułował na piśmie wczoraj, czy dziś, charakteryzowałby się podobną skalą zbieżności z tamtymi. Czynniki determinujące program są bowiem te same! Z tym, że ja, nauczony doświadczeniami w kierowaniu tak ogromnym i skomplikowanym „przedsiębiorstwem" jakim jest dęblińska Szkoła Orląt, mniej uwagi skupiałbym na deklaracjach i osobistych życzeniach, a więcej na warunkach, sposobach i środkach realizacji programu. Rozumiem jednak, że atmosfera i tempo, w jakim pracowała komisja konkursowa nie dawały praktycznie szans na dopracowanie tych właśnie elementów w prezentowanych programach. To jest jednak do zrobienia. Bardzo więc dobrze, że programy te są. Bo jak słusznie zauważył w swym programie jeden z kandydatów na dyrektora: „Możliwy jest tylko demokratyczny sposób zarządzania, gdyż mądre działania wymyśla się wspólnie. Zarządzanie wtedy jest prawidłowe, kiedy problemy omawiane są kolegialnie, a szef podejmuje decyzje".

Jeśli nazwać to maksymą, to muszę przyznać z pewną satysfakcją, iż hołdowałem jej zawsze, a zwłaszcza przez wiele ostatnich lat kierowania dęblińską Szkołą Orląt. Podkreślam kierowania, a nie dowodzenia, bo kombinat tego typu co oficerska szkoła lotnicza bardziej przypomina przedsiębiorstwo, niż typową jednostkę bojową.

„Skrzydlata Polska": Czyli można by z tego wnioskować, że doświadczenia zdobyte w kierowaniu dęblińską Szkołą Orląt spożytkuje Pan w jakiejś mierze kierując LOTEM?

Józef Kowalski: Bez wiary w to nie podjąłbym się chyba tak odpowiedzialnego stanowiska.

„Skrzydlata Polska": Istnieją jednak opinie, że pewien styl pracy obowiązujący w wojsku i rodzące się stąd nawyki nie ułatwiają kierowania cywilnym przedsiębiorstwem.

Józef Kowalski: Nie wszystkie poglądy sprawdzają się w praktyce. Bywa i odwrotnie. Chciałbym, na przykład, odchodząc kiedyś z przedsiębiorstwa, odejść choć w części splendoru jaki zaskarbił sobie pierwszy, długoletni dyrektor LOTU — pan Makowski, pułkownik Wojska Polskiego jak by nie było...

„Skrzydlata Polska": Istnieją też opinie, że jakoby naturalna kolej rzeczy wojskowi obejmujący cywilne stanowiska ma skłonność do militaryzacji swych przedsiębiorstw. Co Pan na to w odniesieniu do LOTU?

Józef Kowalski: Uważałbym tego rodzaju obawę za wręcz bezprzedmiotową. Bo LOT, to z natury rzeczy i z litery prawa instytucja na wskroś paramilitarna. I militaryzować jej w większym niż dotychczas stopniu nie ma najmniejszej potrzeby. Wszak z górą 30% naszych pilotów, to piloci prosto z wojska; pozostali przeważnie z aeroklubów, czyli też z organizacji paramilitarnej i finansowanej w poważnym stopniu przez wojsko. Wzajemne przenikanie się różnych rodzajów lotnictwa jest zresztą zjawiskiem powszechnym na całym świecie. Ani mi więc w głowie jakiekolwiek naruszanie stanu rzeczy ukształtowanego społecznie i niejako już historycznie. W podtekście pytania wyczuwam jednak jeszcze jedno, a mianowicie o kryteria oceny i doboru pracowników. Otóż zawsze preferowałem i preferować będę dwa podstawowe: kwalifikacje i dyspozycje. Szewc nie powinien zajmować się zegarmistrzostwem.

„Skrzydlata Polska": Swego czasu, jako poseł na Sejm VIII kadencji, pracował Pan w Sejmowej Komisji Komunikacji i Łączności, w której poruczono Panu sprawy lotnictwa cywilnego. Co zrobił Pan wtedy dla tego lotnictwa i LOTU?

Józef Kowalski: Tyle, ile leżało wtedy w kompetencjach i w granicach możliwości deputowanego. Niestety — mniej niż życzyłem sobie i mniej niż postulowałem. Wielu rzeczy nie udało się po prostu, w tamtejszych układach, przeforsować.

„Skrzydlata Polska": A na co nalegał Pan najmocniej?

Józef Kowalski: Przyznam szczerze, że nie na sprawy bezpośrednio (bo pośrednio jak najbardziej) związane z LOTEM. LOT żył bowiem wtedy w stanie pewnej euforii. W tym stanie wkroczył zresztą, jak wiadomo, w swoje 50-lecie. Do bezpośredniego ingerowania w sprawy LOTU nie było więc uzasadnień i sposobności. Biłem więc na alarm z powodu zaniedbań w naszej lotniczej infrastrukturze. Popierałem zwłaszcza ideę jak najrychlejszego rozpoczęcia budowy Okęcia II, a także potrzebę unowocześnienia osłony radiotechnicznej lotnisk komunikacyjnych. W drugiej z tych spraw nawet to i owo przeforsować się udało.

„Skrzydlata Polska": A jak Pan ocenia aktualną kondycję LOTU? Czy rzeczywiście — jak niektórzy piszą — grozi mu bankructwo?

Józef Kowalski: Kondycja raczej słaba. Myślę jednak, że do bankructwa nam daleko, wręcz nie wchodzi ono w rachubę. Jesteśmy przecież monopolistą na przewozy lotnicze naszego kraju, jesteśmy przewoźnikiem narodowym. Takowemu zaś żadne państwo zbankrutować by nie pozwoliło.

„Skrzydlata Polska": Czyż więc ratunek widzi Pan tylko w pomocy państwa?

Józef Kowalski: Ratunek? Zbyt mocne słowo. Jeszcze nie toniemy, choć niebezpiecznego balastu nagromadziło się w tej naszej łodzi sporo. Ale załoga jest sprawna i dobra. W sytuacji tej liczenie tylko na pomoc z zewnątrz byłoby wielkim błędem. O poprawę kondycji musimy więc zadbać przede wszystkim sami. I robi się to już w tej chwili; nawet w świetle dotychczasowego dyrektywno-nakazowego systemu zarządzania, w sposób dla określonego kręgu administracji niepopularny. Są więc zgrzyty. Ale takowych uniknąć się nie da. Wraz z ekonomicznym usamodzielnieniem przedsiębiorstwa musi dojść do zerwania, bądź radykalnej zmiany niektórych łącz z administracją, a raczej z biurokracją administracyjną. Trzeba się z tym liczyć i liczyć się będziemy. Pamiętając jednak, że LOT to instytucja o charakterze służby publicznej, korzystająca w związku z tym z określonych przywilejów, ale i mająca jednocześnie określone obowiązki wobec społeczeństwa i państwa.

„Skrzydlata Polska": Wróćmy jeszcze na chwilę do programów prezentowanych przez poszczególnych kandydatów na dyrektora, z którymi, jak Pan powiedział, generalnie się zgadza. Które z zawartych w nich też lub propozycji przemawiają do Pana najbardziej?

Józef Kowalski: Przede wszystkim jedna, a mianowicie teza o niezbędności opracowania rzetelnego „Raportu o stanie przedsiębiorstwa" (nawet przy udziale, jeśli zajdzie potrzeba, specjalistów spoza przedsiębiorstwa). Ważna to rzecz, bo o ile zdążyłem się już zorientować, nawet niektóre rozliczenia wewnątrz przedsiębiorstwa budzą w samym przedsiębiorstwie wiele zastrzeżeń. A w ogóle, to tak naprawdę nie wiemy wielu rzeczy. Przede wszystkim zaś na ile jesteśmy przedsiębiorstwem dochodowym. Powodują to przeróżne praktykowane dotąd kryteria oceny efektywności gospodarowania oraz czasami niezrozumiałe wręcz przeliczniki. Trzeba to wszystko uporządkować, a następnie opracować naprawdę realny plan perspektywicznego rozwoju przedsiębiorstwa.

„Skrzydlata Polska": A które fragmenty pragramów uznałby Pan za wątpliwe lub nierealne?

Józef Kowalski: Wolałbym o tym nie mówić, bo w dzisiejszych czasach za odmienność poglądów ludzie się bardzo łatwo obrażają.

„Skrzydlata Polska": Ale przecież tu nie chodzi o osoby, lecz o sprawy. Więc może...

Józef Kowalski: Chodzi o dwie sprawy: pierwsza, to złudne mniemanie, że można by zapewnić załodze trzynastą pensję stanowiącą wielokrotność miesięcznego uposażenia. Przecież na to nie zgodziłyby się chyba przede wszystkim związki zawodowe, dbające o interesy nie jednej lecz wszystkich załóg. Owszem — jest wiele do zrobienia dla poprawy warunków życia i pracy załogi. Trzeba to będzie jednak zrobić na różnych frontach i wieloma metodami, zgodnie z powszechnym odczuciem sprawiedliwości. I sprawa druga — myślę, że naprawdę trudno byłoby przekształcić nasze przedsiębiorstwo w zwyczajną spółkę akcyjną. Z wielu względów, wyłuszczonych zresztą dość przekonywująco na łamach bardzo życzliwego nam przecież „Życia i Nowoczesności".

„Skrzydlata Polska": Wnioskować by więc z tego należało, że dopiero precyzyjna i selektywna synteza programów, o których mówimy, mogłaby dać właściwy program?

Józef Kowalski: Precyzyjna, selektywna, ale i wzbogacona o szereg pominiętych w programach elementów. Takiej syntezy nie jest w stanie opracować jeden, najgenialniejszy nawet człowiek. To musi być dzieło całej załogi, wspartej — rzecz zrozumiała — przez prawdziwe, także z naukowego punktu widzenia, autorytety.

„Skrzydlata Polska": Pozwoli Pan, że na zakończenie jeszcze jedno pytanie: co w kierowaniu jakąkolwiek dziedziną współczesnego lotnictwa uznać by należało za rzecz najważniejszą?

Józef Kowalski: Zdolność perspektywicznego myślenia i działania, bez popadania w okresie największej nawet prosperity w euforię. W lotnictwie bowiem bardzo łatwo można dać się zdystansować. Mamy na to — niestety — sporo przykładów w całym naszym lotnictwie cywilnym. Że wspomnę chociażby zaniedbania w infrastrukturze lotniczej. A to zaledwie tylko część problemu, którego skutki i LOT odczuwa bardzo na swej skórze. Zaniedbania trzeba więc będzie usuwać na bardzo szerokim froncie. Mimo to jestem optymistą i wierzę, iż wspólnie z całą załogą uda nam się wyciągnąć przedsiębiorstwo z aktualnego dołka.

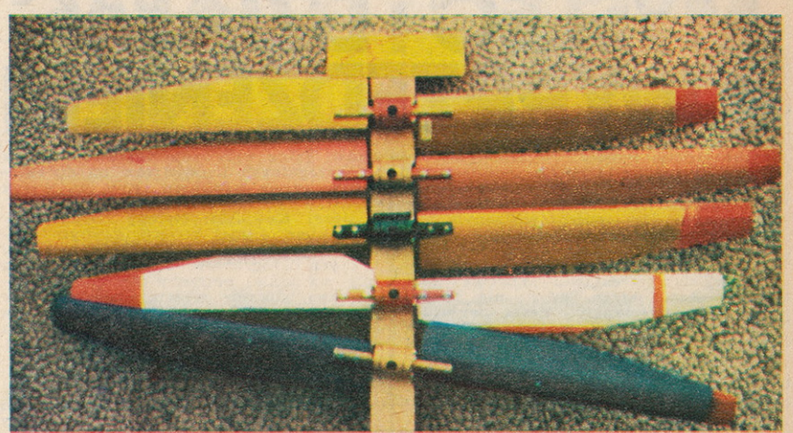
„Skrzydlata Polska": Życzymy tego serdecznie Panu i całej załodze.

MOTOLOTNIA 80 – BIAŁY ORZEŁ

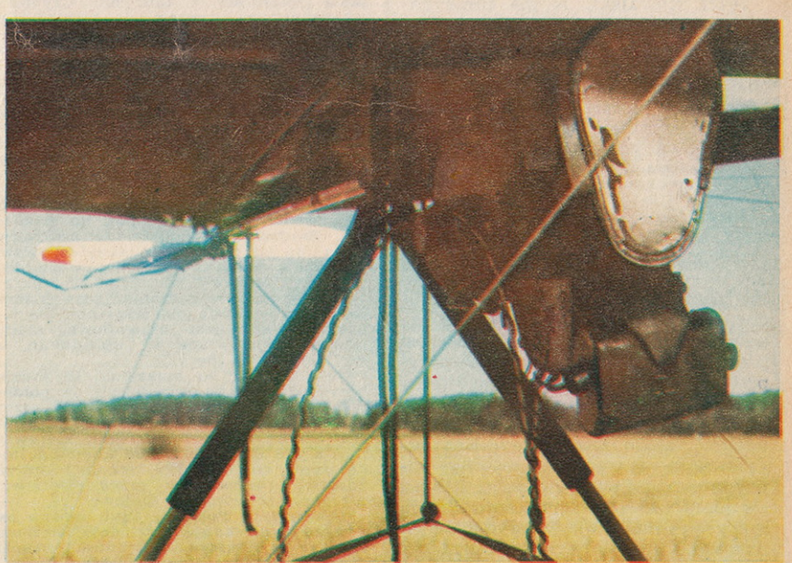
Zbadanie niestosowanych dotąd miejsc przyłożeń siły ciągu do typowej lotni było powodem skonstruowania nowej jednostki napędowej, już trzeciej z kolei. Poprzedni prototyp o nazwie Kormoran nadaje się do lotu w pozycji siedzącej, zaś obecnie latanie w pozycji leżącej jest coraz popularniejsze.

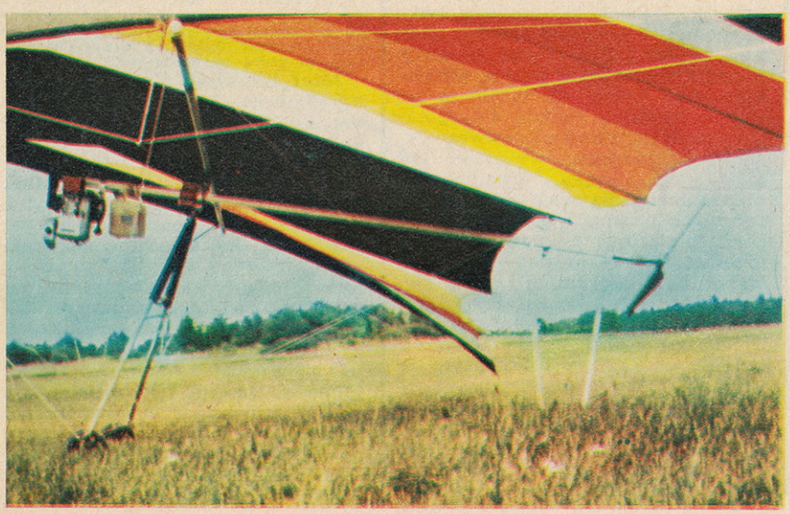
Nowa uniwersalna konstrukcja dostosowana jest do wszystkich typów lotni i większości sztywnopłatów, dając pilotom możliwość latania w pozycji siedzącej lub leżącej. Może być używana w dwóch zasadniczych układach: ze śmigłem pchających i ciągnącym. Charakteryzuje się ona kilkoma nowymi dotychczas niestosowanymi innowacjami. Zasadniczo zbudowana została już w sierpniu 1980 r, lecz poszukiwanie przegubu do odchylenia kątowego wałków napędowych i końcowe testy zajęły ponad pół roku.

Konstrukcja zespołu składa się z silnika Chrysler 820, o mocy 7,3 — 8,8 kW (10-12 KM), obrotach 10 000 1/min i masie 6 kg lub równoznacznego silnika MC Culloch o masie 5 kg, transmisji pasowej zębatej między silnikiem a wałem napędowym, sprzęgła odśrodkowego umieszczonego na wale silnika, dwóch wałków napędzających (ze stali chromowo-molibdenowej) uniwersalne śmigło, umieszczonych w rurze aluminiowej 45 x 1,5 mm z



Zdjęcia autora





6 łożyskami i połączonymi ze sobą przegubem, z możliwością ustawiania dowolnego kąta linii ciągu śmigła. Masa jednostki napędowej ok. 12-13 kg, zależnie od typu lotni.

Całkowicie nowymi rozwiązaniami, dotychczas nigdzie nie stosowanymi w żadnym zespole napędowym, są:

1. Podwójne odizolowanie drgań silnika, który mocowany jest do wału napędowego gumowymi tłumikami wirbacji, a cały zespół mocowany jest do lotni w dwóch miejscach takimi samymi tłumikami drgań. Daje to maksymalne wytłumienie wpływu wszelkich drgań silnika na konstrukcję aluminiową lotni. Pasek przekładni ma też właściwości tłumiące, podobnie jak regulator naciągu paska przekładni między silnikiem a wałkiem (rys. 1).

2. Przegub między długim, a krótkim wałkiem z możliwością ustawiania dowolnego kąta linii ciągu. Poszukiwania odpowiedniego przegubu, który mógłby wytrzymać 4 000 obr/min, 7,3 — 8,8 kW oraz kąt odchylenia między wałkami ok. 15—20°, zajęły ponad 6 miesięcy. Niestety wszelkie przeguby dotąd produkowane na świecie i próbowane przeze mnie nie nadawały się do tego celu. Po krótkiej czy dłuższej eksploatacji (do 3 h) ulegały zniszczeniu. Przeguby Cardana mogłyby pracować dłużej, lecz przy maksymalnym kącie odchylenia do 5° i mniejszych obrotach. Projekt zastosowania przegubu miał duże ograniczenia masowe i wymiarowe. W tym przypadku przegub musiał się zmieścić w zgiętej rurze o średniej wewnętrznej średnicy do 40 mm. Ten problem zatrzymał testy całego zespołu napędowego na długi okres. Względnie dobrym urządzeniem były stożkowe koła zębate, lecz tylko ze stałym kątem odchylenia, a całość musiała mieć wysoką precyzję wykonania. Koszt frezowania zębów o niespotykanym na rynku kącie (np. 82,5°) był wysoki.

W rezultacie kosztownych i długotrwałych badań pozostała tylko jedna alternatywa — własna konstrukcja wytrzymałego przegubu. Tak więc w marcu br. próby przegubu wg własnego pomysłu przyniosły pomyślne rezultaty. Idea ta po raz pierwszy była zastosowana przeze mnie już przed rokiem, lecz ze względu na niewłaściwą technologię okazała się niewytrzymała i projekt zarzuciłem. Przegub ten jest tani i pełni w razie awarii (np. uderzenie śmigła o przeszkodę) rolę bezpiecznika, chroniąc wałki napędowe przed zniszczeniem. W przypadku, gdyby śmigło było umieszczone na prostym, długim wale bez przegubu, w razie awarii wałek uległby skręceniu lub powstałyby niekorzystne luzy. Przeprowadziłem kilkakrotnie próby, niszcząc częściowo śmigło przy zetknięciu się z ziemią. Rezultatem było pęknięcie przegubu bez żadnej szkody dla reszty systemu. Przegub można wymienić w ciągu kilku minut. Trwałość urządzenia nie jest jeszcze całkowicie określona; dotąd przepracował kilkadziesiąt godzin bez awarii. W skład przegubu wchodzą tworzywa syntetyczne wkomponowane z metalem i są przedmiotem patentu jako łącze transmisyjne przenoszące momenty skrętne przy dużych kątach odchylenia.

3. Zastosowanie tego samego napędu w dwóch zasadniczych układach przy śmigle ciągnącym i pchającym. Napęd mocowany jest do znajdujących się w sterownicy dwóch śrub oraz z przodu lub z tyłu lotni jedną śrubą.

4. W przypadku układu pchającego (śmigło z tyłu) ustawia się przegub tak, by linia ciągu była (poziomo) równoległa do strumienia powietrza podczas lotu. Rozwiązanie to daje nareszcie po raz pierwszy możliwość właściwego, niskiego przyłożenia siły ciągu śmigła, osadzonego na długim wale napędowym, przecinającej środek mas i sił aerodynamicznych (rys. 2).

Dotychczasowe rozwiązania zespołów napędowych z długim wałkiem napędowym i śmigłem pchającym miały za wysokie linie siły ciągu. (Punkt mocowania sterownicy do rur kilowej i poprzecznej lotni.) Powodowało to tendencje do lotu nurkowego w turbulentnym powietrzu, a nawet przy starcie z płaskiego terenu. Poprawne umiejscowienie linii siły ciągu posiada także wersja plecakowa zespołu napędowego Kormoran (Motolotnia 77/80).

5. Odwracając o 180° ten sam zespół napędowy i zmieniając kąt linii siły ciągu śmigła, otrzymuje się układ ciągnący (śmigło z przodu). Ponieważ umiejscowienie śmigła jest tu wysokie względem środka ciężkości, wprowadziłem aerodynamiczne zabezpieczenie na wypadek negatywnych tendencji w trudniejszych warunkach lotu. Śmigło przy obrotach ok. 4 000 1/min powoduje prędkość strumienia zaśmigłowego do 55 km/h, zmierzoną w odległości ok. 1,5 m za śmigłem. Strumień ten opływa kilową część płata lotni, nie powodując negatywnych zjawisk, tylko częściowe zwiększenie współczynnika siły nośnej wzdłuż całej długości środkowej części płata.

W celu zwiększenia wypadkowej siły nośnej przedniej części lotni wprowadziłem za śmigłem skrzydełko (spoiler) typu kaczka. Kąt natarcia regulowany jest przez pilota lub automatycznie, proporcjonalnie do obrotów śmigła. Skrzydełko to, o profilu aerodynamicznym, w pozycji neutralnej posiada pewną siłę nośną, która zostaje zwiększona proporcjonalnie do kąta natarcia oraz do prędkości strumienia zaśmigłowego i prędkości lotu. W przypadku, gdy lotnia wchodzi w tzw. duszenie, tendencją systemu bez skrzydełka przy niezmniejszonych obrotach śmigła, byłoby wchodzenie w lot nurkowy. Wypadkowa siły nośnej skrzydełka skierowana jest skośnie do góry i do przodu i powoduje stabilizację części dziobowej lotni, zwiększając jej siłę nośną i redukując tym samym siłę duszenia skierowaną ku dołowi. Następnym pozytywnym zjawiskiem wpływu profilu skrzydełka na płat lotni jest, w przypadku zwiększenia jego kąta natarcia, zwiększenie siły nośnej samego płata lotni.

Wiemy z prawa Bernoulliego, że w węższym kanale przepływu strumienia powstaje podciśnienie wprost proporcjonalnie do prędkości strumienia. Skrzydełko przy zwiększonym kącie natarcia powoduje zmniejszenie odległości między jego krawędzią spływu, a poszyciem lotni. W tym zwężeniu powstaje zwiększona prędkość strumienia zaśmigłowego. Prowadzi to do zmniejszenia ciśnienia nad płatem lotni, a tym samym zwiększenia siły nośnej. Podobnie umieszczenie skrzydełka pod przednią częścią lotni (para: nad i pod dziobem) prowadzi do powiększenia siły nośnej. Większy kąt natarcia (odchylając skrzydełko) powoduje skierowanie strumienia zaśmigłowego i lotu skośnie w dół, zwiększając całkowitą prędkość strumienia pod płatem i zwiększenie ciśnienia. Zwiększona różnica ciśnień między dolną, a górną powierzchnią płata zwiększa siłę nośną (rys. 3).

W momencie startu, gdy jeszcze nie obciążona pilotem lotnia może mieć tendencje do ściągania części przedniej ku dołowi, skrzydełko redukuje to negatywne zjawisko, zachowując stały kąt natarcia lotni. Zespół napędowy mocowany jest do sterownicy w swoim środku ciężkości i nie trzeba systemu dodatkowo wyważać.

Umiejscowienie zespołu napędowego w lotni (w statku powietrznym) nie jest bez znaczenia. Ze względu na istniejącą siłę żyroskopową, powstałą przy obracającym się śmigle, należy umiejscowić zespół napędowy tak, aby równoważył też moment obrotowy. Negatywny wpływ tej siły na stateczność szczególnie przy małych prędkościach lotu powinien być zlikwidowany.

Napęd z prawoskrętnym śmigłem powinien być przymocowany z prawej strony sterownicy, aby jego masa równoważyła moment żyroskopowy, który działa w odwrotnym kierunku do obrotów silnika i śmigła. Prawoskrętne śmigło jest wówczas, gdy obraca się w prawo (zgodnie z ruchem wskazówek zegara) względem obserwatora stojącego w strumieniu zaśmigłowym.

Niespotykane umiejscowienie śmigła z przodu lotni wywołuje żywą reakcję widzów, a sylwetka zgiętego wałka na dziobie przywodzi im na myśl naddźwiękowe samoloty pasażerskie Concorde czy Tu-144. Często nasuwa się pytanie — dlaczego umieściłem śmigło na przodzie? Przecież dziś większość samolotów o napędzie śmigłowym posiada śmigła ciągnące usytuowane z przodu kadłubów, płatów. Śmigło ciągnące ma więcej zalet nad pchającym, które musi pracować w zakłóconym strumieniu za kadłubem. Ciągnące zaś naciera na niezakłócone powietrze i posiada również stateczny wpływ na sterowanie statku powietrznego. Również samochody z napędem przednim po wpadnięciu w poślizg wychodzą z niego łatwiej.

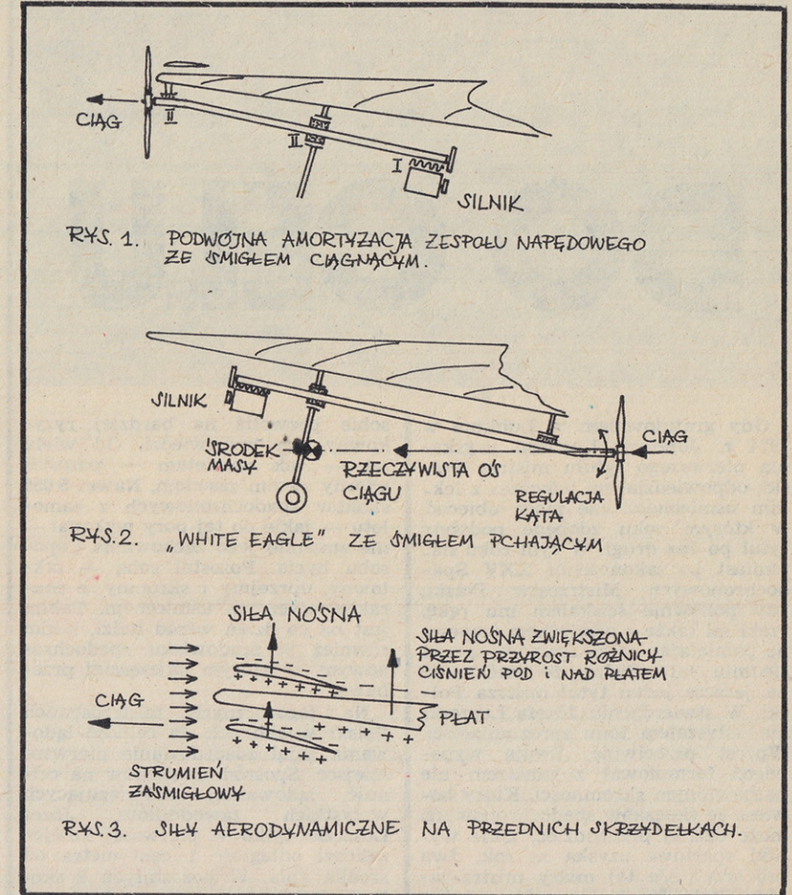
Symetryczny wpływ strumienia zaśmigłowego śmigła ciągnącego na skrzydło zwiększa jego siłę nośną i wznoszenie systemu. Śmigło uniwersalne z możliwością ustawienia optymalnego skoku — siły ciągu jest opatentowane z nr rej. 275 266. Różnicę między konwencjonalnym, a uniwersalnym śmigłem porównać można do zwykłego klucza monterskiego, a tzw. francuskiego o zmiennym rozstawie szczęk. Zwykły klucz pasuje tylko do jednej śruby, a francuski do wszystkich w danym zakresie.

Sprzęgło odśrodkowe umożliwia obracanie się śmigła przy kilkuset obrotach na minutę. Na rozbiegu jałowym silnik rozłączony jest od śmigła. Ciąg statyczny z silnikiem 7,2 kW i 4000 l/min przekracza 39 daN, co umożliwia wznoszenie do 75 m/min przy doskonałości lotni większej od 8.

Mój długotrwały wysiłek skoncentrowany był nad budową najlżejszych zespołów napędowych, umożliwiających pilotowi start w przygodnym terenie bez użycia podwozia. Lotnia z podwoziem jest cięższa i wymaga odpowiednich miejsc powierzchni do startu czy lądowania.

Ultralekkie sztywnopłaty czy lotnie z podwoziem zyskują powodzenie w tym roku w kilku krajach. W USA mówi się, że to europejska koncepcja. Pierwszy prototyp zespołu napędowego z roku 1975, Motolotnia 75, był również próbowany z podwoziem w celu ułatwienia startów.

Mgr inż. JERZY KOŁECKI



RYS. 1. PODWÓJNA AMORTYZACJA ZESPOŁU NAPĘDOWEGO ZE ŚMIGŁEM CIĄGNĄCYM.

RYS. 2. „WHITE EAGLE" ZE ŚMIGŁEM PCHAJĄCYM

RYS. 3. SIŁY AERODYNAMICZNE NA PRZEDNICH SKRZYDEŁKACH.

SKRZYDŁEM DO CELU

Gdy gratulowałem w Lublinie w 1974 r. Józefowi Łuszczki uzyskania pierwszego tytułu mistrza Polski, odpowiedział mi wówczas z lekkim uśmiechem: nie mogę obiecać, w którym roku zdobędę podobny tytuł po raz drugi. W tym roku natomiast po zakończeniu XXV Spadochronowych Mistrzostw Polski, gdy ponownie ściskałem mu rękę, rzekł mi także z uśmiechem (zapewne pamiętając naszą rozmowę sprzed siedmiu lat): Sądzę, że stać mnie na jeszcze jeden tytuł mistrza Polski. W stwierdzeniu Józefa Łuszczki nie usłyszałem tonu zarozumiałości. Wprost przeciwnie. Swoją wypowiedź formułował z umiarem nie pozbawionym skromności. Który bowiem ze skoczków spadochronowych może dzisiaj przewidzieć, jakie wyniki sportowe uzyska za rok, dwa lub trzy? Ale tej miary mistrz jakim jest Józef Łuszczki mógłby sobie pozwolić na bardziej ryzykowny ton wypowiedzi. Od wielu lat — jak pamiętam — pozostał wierny swoim zasadom. Nawet 5 055 skoków spadochronowych z samolotu — jakie do tej pory wykonał — nie zmieniło jego zachowania i sposobu bycia. Pozostał sobą — taktowny, uprzejmy i skromny, z charakterystycznym uśmiechem. Takim jest na co dzień wśród ludzi, takim również w środowisku spadochronowym, w którym najczęściej przebywa.

Na tegorocznych mistrzostwach Polski w skokach na celność lądowania zajął zdecydowanie pierwsze miejsce. Spośród 10 skoków na celność lądowania, obowiązujących wszystkich zawodników, Józef Łuszczki tylko w pierwszej kolejce zaliczył odległość 1 centymetra od środka koła. W pozostałych 9 skokach lądował w celu i uzyskiwał systematycznie wyniki absolutne (0,00 m). Jego skrzydło latające i tym razem doprowadzało go pewnie do środka koła. Większa w tym oczywiście zasługa doświadczonego skoczka niż sprzętu zawodniczego. Ale dobry spadochron znakomicie ułatwia skoki na celność lądowania. Przyzwyczaił się do swego Para Clouda, poznał go tak dobrze, iż szybując na nim może liczyć na niego jak na przysłowiowy szwajcarski zegarek. Ze spadochronem tym jednak będzie musiał się rozstać; kończy się jego żywotność. Józef Łuszczki i skoczkowie, którzy przed nim użytkowali ten spadochron, wykonali z nim ponad 1 000 skoków.

Na drugim miejscu w skokach na celność lądowania uplasował się Wojciech Żugar, który tylko raz lądował w odległości 2 centymetrów od środka koła. W pozostałych 9 skokach zaliczył wyniki absolutne (0,00 m). Wreszcie trzecią lokatę w tej konkurencji zajął Wiesław Guzik; siedmiokrotnie lądował w celu, natomiast w pozostałych trzech skokach uzyskał odległości: 0,01 m oraz dwukrotnie 0,02 m.

Rezultaty pierwszych dziesięciu zawodników w skokach na celność lądowania można uznać jako wyniki na poziomie międzynarodowym: potwierdza to suma odległości uzyskanych za dziesięć skoków (0,01 m — Józef Łuszczki, pierwsze miejsce oraz 0,26 m — Janusz Raj, dziesiąte miejsce w celności lądowania). Wyniki skoczków od 20 do 35 miejsca nie budzą optymizmu. Na przykład za 35 miejsce łączna suma odległości 10 skoków na celność lądowania wynosi 6,97 m. Jest to wynik słaby, nie odpowiadający moim zdaniem doskonałości sprzętu i mistrzostwom Polski w 1981 r.

Spośród kobiet startujących na mistrzostwach najlepsze rezultaty w skokach na celność lądowania osiągnęła Krystyna Pączkowska. Drugie miejsce zajęła Irena Szwedek, a trzecie Alicja Kolankiewicz. Jeśli pierwsze dwie zawodniczki uzyskały po 5 wyników absolutnych, to trzecia z nich już tylko dwa. Co prawda czwarta z kolei spadochroniarka lądowała pięciokrotnie w celu, ale jej dwa wyniki powyżej metra przekreśliły szanse na zajęcie lepszego miejsca. Mam na myśli Lidię Kosk, u której w ostatnim czasie można zaobserwować wyraźną poprawę formy zawodniczej. Krótko mówiąc lądowania naszych pań niezbyt zachwycają; są nadal odległe od przeciętnych rezultatów czołowych zawodniczek zagranicznych.

Akrobacja spadochronowa, wprowadzona przed wielu laty jako jedna z obowiązkowych konkurencji mistrzostw i zawodów, ma u nas swoje blaski i cienie. Blaski, ponieważ mieliśmy kilka okresów, w których akrobację tę wykonywano lepiej niż dobrze. Ale błędem byłoby ukrywać, iż tych sukcesów było więcej niż niepowodzeń. Obecnie nasi sportowcy przeżywają duży spadek formy w akrobacji spadochronowej, bądź wielu z nich nie osiągnęło zadowalającego poziomu jej wykonania.

Prześledźmy jednak wyniki sportowe w akrobacji spadochronowej, uzyskane przez zawodników startujących w tegorocznych mistrzostwach Polski. Wśród mężczyzn mamy jedynie trzech skoczków, których czasy są na dobrym poziomie światowym. Należą do nich Marek Fotyga, Józef Łuszczki i Stanisław Barwik. Z wyjątkiem tego ostatniego, który tylko w jednym skoku uzyskał ponad 8 sekund, wszystkie czasy wspomnianych trzech skoczków są poniżej ośmiu sekund. A więc zawodników z przedziałem czasów 7,93—7,16 sekund mamy tylko trzech. To stanowczo za mało. Od kilku lat nie widzimy wyraźnej poprawy w akrobacji spadochronowej.

Począwszy od czwartego miejsca obserwujemy wyłącznie czasy od 8 sekund, od 9 miejsca czasy powyżej 9 sekund, natomiast począw-

Spadochronowi Mistrzowie Polski na rok 1981: po lewej Józef Łuszczki (WKS Kraków), po prawej Krystyna Pączkowska (WKS Wrocław). **Zdjęcia: B. Koszewski (3)**

szy od 19 miejsca odnotowujemy czasy ponad 10 sekundowe. O wiele gorsze wyniki mamy w grupie kobiet. Żadna z zawodniczek nie uzyskała na tegorocznych mistrzostwach czasu poniżej 8 sekund. Poza Krystyną Pączkowską, która zaliczyła tylko dwa czasy poniżej 9 sekund (8,33 i 8,66) oraz dwiema zawodniczkami Alicją Kolankiewicz i Lidią Kosk z czasami poniżej 10 sekund, pozostałe panie mieszczą się w przedziale czasów od 13 do 10 sekund. I w tym przypadku trzeba stwierdzić z niepokojem, iż czasy uzyskiwane w akrobacji przez nasze zawodniczki budzą zrozumiały niepokój. Czy tylko? Prowadzą do pytania: dlaczego tak się dzieje?

Można stwierdzić generalnie, że przyczyną tak słabego poziomu akrobacji spadochronowej są widoczne braki szkoleniowe. Zbyt powolne i nieczyste wykonywanie figur akrobacji — to główne przyczyny słabego poziomu, jaki odnotowano na mistrzostwach. Jeśli nawet niektórzy sportowcy podejmowali próby szybszego kręcenia figur i wykonywali je niedokładnie, nieczysto i z odchyleniami, to wówczas otrzymywali dużo punktów karnych. Komisja sędziowska była bezwzględna i za każdą nieprawidłowość obniżała oceny. Trzeba nie tylko wykonywać akrobację szybko, ale czysto.

W wyniku dwóch rozegranych konkurencji w skokach pojedynczych mistrzami Polski na rok 1981 zostali Krystyna Pączkowska i Józef Łuszczki. Oboje tytuł ten zdobyli po raz drugi.

Na tegorocznych mistrzostwach sportowcy wykonali łącznie 14 skoków w przeciągu trzech dni (7—9 września). Sprzyjające warunki atmosferyczne, a także dobra organizacja przeprowadzonych konkurencji, wpłynęły korzystnie na ich przebieg oraz na atmosferę sportową. Krótko mówiąc: nie zmarnowano czasu. Organizacja i sprawność była głównym walorem kierownictwa mistrzostw, a szczególnie kierownika mistrzostw i jednocześnie Aeroklubu Gliwickiego mgr. inż. Tadeusza Strzelczyka. Kierownictwo mistrzostw rzuciło swój autorytet na szalę powodzenia zawodów. Ryzyko było duże, pracy wiele, ale wysiłek opłacił się podwójnie. Osiągnięto sukces sportowy i organizacyjny. Trudno bowiem obliczyć oszczędności. Oprócz środków finansowych, zaoszczędzono bezcenny czas 100 osób (dwa dni), który szczególnie dla młodych ludzi (zajęcia szkolne, akademickie, egzaminy itp.) ma znaczenie niewymierne.

Tak więc zamiast przewidzianej uroczystości 12 września, kończącej XXV jubileuszowe mistrzostwa Polski podanej w zaproszeniach i na plakatach, odczytanie wyników i wręczenie medali odbyło się przed południem 10 września, może trochę skromniej, ale z zachowaniem pełnego ceremoniału. Po południu natomiast uczestnicy zawodów byli już w drodze powrotnej do swych domów. Gdy dodać, że zakwaterowanie okazało się dla wszystkich znośne, a wyżywienie — jak na sytuację kryzysową w kraju — wyborne, to przyznać trzeba niekłamany sukces organizacyjny Aeroklubu Gliwickiego. Oczywiście mam na myśli nie tylko jego kierownika, ale zarząd, wszystkich pracowników oraz członków aeroklubu, którzy dołożyli starań, aby mistrzostwa Polski przeprowadzić jak najlepiej. Wreszcie mała dygresja: jak sobie przypominam, te mistrzostwa w porównaniu do poprzednich — a prawie wszystkie obserwowałem — są pod względem czasu trwania rekordowe, a więc najkrótsze.

Gdy po zakończeniu mistrzostw zapytałem mgra inż. Tadeusza Strzelczyka, jak on jako gospodarz tej imprezy ocenia zawody, odpowiedział:

— Aeroklub Gliwicki miał już pewne doświadczenie w przeprowadzaniu tego rodzaju imprezy, ponieważ w roku ubiegłym organizował mistrzostwa Polski juniorów w sporcie spadochronowym. Cóż, uczyniliśmy wszystko, aby maksymalnie wykorzystać czas na rozgrywanie konkurencji, zapewnić zawodnikom dobre warunki zakwaterowania (odpoczynek po wysiłku sportowym) oraz możliwie jak najlepsze wyżywienie. Sądzę, że na tyle ile było nas stać wypełniliśmy zadanie gospodarza mistrzostw.

Z kolei zwróciłem się do głównego sędziego mistrzostw Polski, mistrza sportu i trenera kadry narodowej Bolesława Gargały, o wypowiedź na temat oceny poziomu sportowego zawodników.

— W porównaniu do roku ubiegłego poziom skoków na celność lądowania podniósł się; przyczynił się do tego start wszystkich zawodników na latających skrzydłach. Nasza czołówka krajowa reprezentuje poziom podobny do czołówki światowej lub jej dorównuje. W akrobacji natomiast jesteśmy, niestety, słabsi. Gdybyśmy nasz poziom akrobacji spadochronowej chcieli porównać do czołówki światowej, to jesteśmy o co najmniej sekundę gorsi od niej w każdej wiązance. Jest to bardzo dużo. Mam oczywiście na myśli naszą czołówkę. Perspektywicznie patrząc, zawodnicy mają predyspozycje w niedalekiej przyszłości zostać dobrymi sportowcami w tej konkurencji skoków. Mam ich na razie pięciu, ale za mało, aby w czym wybrać. Dobrze by było, aby ta czołówka powiększyła się o co najmniej sto procent. Jeśli chodzi o kobiety, to też nie jest najlepiej; po prostu nie mamy większego wyboru. Trzeba koniecznie dążyć do poprawy warunków treningu nie tylko młodych wyczynowców, ale także kadry narodowej. Jest to temat na oddzielną rozmowę.

☆

W ostatnich latach dużo uczyniono w naszym kraju dla podniesienia poziomu zawodniczego, szczególnie skoczków młodych, ale jeszcze za mało, aby sprostać wymaganiom jakie stawia przed nimi współczesny sport spadochronowy na świecie. Rozważaniami na ten temat zajmiemy się w następnym artykule.

TADEUSZ MALINOWSKI

WYNIKI XXV SMP ● Gliwice 6—10 września 1981 r.

Miejsce Imię i nazwisko	Aeroklub	Punktacja Ogółem	I	II
Kobiety				
1 Krystyna Pączkowska	WKS Wrocław	2	1	1
2 Alicja Kolankiewicz	Wrocławski	13	9	4
3 Irena Szwedek	ROW	20	4	16
4 Lidia Kosk	Warszawski	25	16	9
5 Lidia Wróblewska	Gdański	74	49	25
6 Sylwia Stańkowska	Wrocławski	85	36	49
7 Krystyna Skarżyńska	Elbląski	89	25	64
8 Irena Sulich	Elbląski	117	81	36
9 Anna Cieśla	Warszawski	145	64	81
10 Grażyna Jakubiak	Śląski	200	100	100
Mężczyźni				
1 Józef Łuszczki	WKS Kraków	5	1	4
2 Marek Fotyga	WKS Bydgoszcz	17	16	1
3 Roman Łapucki	WKS Kraków	65	16	49
4 Marek Szatko	WKS Wrocław	74	49	25
5—6 Andrzej Mazur	Lubelski	130	49	81
5—6 Wiesław Guzik	WKS Kraków	130	9	121
7 Wojciech Żugar	WKS Wrocław	173	4	161
8 Janusz Raj	WKS Kraków	200	100	100
9 Stanisław Barwik	WKS Bydgoszcz	298	280	9
10 Edward Pawłowski	WKS Bydgoszcz	305	16	289
11 Lesław Panaś	WKS Kraków	337	81	256
12 Wiesław Skóra	WKS Bydgoszcz	377	361	16
13 Adam Glazar	WKS Wrocław	505	144	361
14 Tadeusz Winiarek	Łódzki	666	441	225
15 Jakub Kiepura	Częstochowski	724	400	324
16 Włodzimierz Kowalaszek	WKS Bydgoszcz	725	529	196
17 Mirosław Rapita	WKS Wrocław	801	225	576
18 Stanisław Mikrut	Łódzki	968	484	484
19 Krzysztof Kaczmarek	Włocławski	980	198	784
20 Bogdan Oleszczuk	WKS Bydgoszcz	1 053	324	729
21 Ireneusz Zalewski	Śląski	1 088	1 024	64
22 Mieczysław Klimko	Z. Piotrkowskiej	1 105	961	144
23 Jerzy Dąbrowski	WKS Kraków	1 117	676	441
25 Stanisław Sondej	WKS Kraków	1 194	1 156	36

Uwaga: I — I konkurencja: skoki na celność lądowania; II — II konkurencja: akrobacja spadochronowa.
Klasyfikacja drużynowa: 1 — WKS Bydgoszcz, 2 — WKS Wrocław, 3 — WKS Kraków.
Wyniki konkurencji I (10 skoków na celność lądowania). Kobiety: 1. Krystyna Pączkowska — 1 pkt (0,61 m); 2. Irena Szwedek — 4 pkt (0,72 m); 3. Alicja Kolankiewicz — 9 pkt (2,9 m). Mężczyźni: 1. Józef Łuszczki — 1 pkt (0,01 m); 2. Wojciech Żugar — 4 pkt (0,02 m); 3. Wiesław Guzik — 9 pkt (0,05 m). W nawiasach podano sumę uzyskanych odległości od środka koła za 10 wykonanych skoków.
Wyniki konkurencji II (4 skoki na akrobację spadochronową). Kobiety: 1. Krystyna Pączkowska — 1 pkt (9,13 s, 8,33 s, 9,16 s, 8,66 s); 2. Alicja Kolankiewicz — 4 pkt (9,10 s, 9,63 s, 9,20 s); 3. Lidia Kosk — 9 pkt (10,50 s, 9,03 s, 9,16 s, 9,20 s); Mężczyźni: 1. Marek Fotyga — 1 pkt (7,93 s, 7,90 s, 7,16 s, 7,26 s); 2. Józef Łuszczki — 4 pkt (7,63 s, 7,83 s, 7,46 s, 7,53 s); 3. Stanisław Barwik — 9 pkt (7,80 s, 8,83 s, 7,33 s, 7,73 s). W nawiasach podano czas wykonania czterech wiązanek figur akrobacji spadochronowej.
W mistrzostwach Polski startowało 51 sportowców, w tym 10 w klasyfikacji kobiecej.

TRZY RAZY 5000

Ostatnio trzej nasi czołowi sportowcy: Roman Łapucki, Józef Łuszczki i Lesław Panaś wykonali 5 000 skoki ze spadochronem. Jakoś owe fakty nie zostały zauważane przez władze lotnictwa sportowego. Co prawda nie były to wydarzenia takiej miary, aby dąć w fanfary, ale skoki tego rodzaju nie są zjawiskiem codziennym. Mimo takich czy innych wahań trzeba jednak bezstronnie stwierdzić, że wykonanie 5 000 skoków przez pojedynczego sportowca może stać się dużym wydarzeniem w sporcie spadochronowym. A propos. Również w pierwszym półroczu 1981 r. zupełnie niezauważona minęła nam niezwykła uroczystość — wykonanie milionowego skoku ze spadochronem w dziejach polskiego sportu spadochronowego (1936—1981). I to wydarzenie minęło także bez echa; do dzisiaj właściwie nie wiadomo, który ze skoczków wykonał ów jubileuszowy skok ze spadochronem w naszym kraju.

Ale wróćmy do naszych Jubilatów. 15 lipca 1981 r. Lesław Panaś wykonał w Czerwińsku 5 000 skok ze spadochronem. Obecnie ma ich już 5 115. Sportem spadochronowym zafascynował się w maju 1965 r. W tym samym czasie zaczął wykonywać skoki w Aeroklubie Rzeszowskim. Od 1969 r. do dzisiaj trenuje w WKS Kraków. Dwa razy zdobył tytuł mistrza Polski (w 1975 i 1976 r.). Wielokrotnie startował w Spadochronowych Mistrzostwach Wojska Polskiego, w zawodach międzynarodowych, a także w mistrzostwach Europy.

Tegoroczny mistrz Polski Józef Łuszczki 5 000 skok wykonał 20 sierpnia 1981 r. na Węgrzech. Do skoków spadochronowych z samolotu przystąpił w 1965 r. w Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie. Po kilku latach przeniósł się do WKS Kraków, w którego barwach uczestniczył w wielu zawodach krajowych i międzynarodowych.

Józef Łuszczki uczestniczył w zawodach międzynarodowych i mistrzostwach świata, w mistrzostwach Wojska Polskiego i Armii Zaprzyjaźnionych. Tytuł mistrza Polski zdobył w 1974 i w 1981 r. Wielokrotnie też uzyskiwał pierwsze miejsce w akrobacji spadochronowej. Nie tak dawno ukończył Akademię Wychowania Fizycznego w Krakowie i uzyskał tytuł magistra wf. Interesuje się nie tylko sportem spadochronowym, ale także lotnictwem, a szczególnie jego wykorzystaniem dla potrzeb gospodarki narodowej.

Roman Łapucki swój 5 000 skok ze spadochronem z samolotu wykonał 8 września 1981 r., w czasie XXV Spadochronowych Mistrzostw Polski w Gliwicach. Skakać ze spadochronem rozpoczął w 1966 r. w Aeroklubie Białostockim. Po kilku latach przeniósł się do WKS Kraków, gdzie do dzisiaj kontynuuje trening sportowy. Podobnie jak Józef Łuszczki i Lesław Panaś uczestniczył wielokrotnie w zawodach międzynarodowych, mistrzostwach świata oraz imprezach organizowanych przez Wojsko Polskie. W 1974 r. zdobył tytuł absolutnego mistrza Wojska Polskiego. Brał także udział w mistrzostwach Armii Zaprzyjaźnionych, w których zajmował dobre lokaty (w 1975 r. uzyskał 2 miejsce w dwuboju spadochronowym).

Roman Łapucki, Józef Łuszczki i Lesław Panaś to koledzy z jednego klubu — Wojskowego Klubu Sportowego WAWEL w Krakowie. Wspólnie trenują i nieprzerwanie rywalizują między sobą o uzyskanie najlepszych wyników sportowych. Bywały takie okresy w ich życiu sportowym, że wszyscy trzej wchodzili w skład polskiej drużyny męskiej, która poza granicami kraju zdobywała dla naszych barw medale srebrne i brązowe. Podobnie było na mistrzostwach Polski w 1975 r., kiedy to właśnie oni stanęli na podium dla zwycięzców: Lesław Panaś został mistrzem Polski, Roman Łapucki wicemistrzem Polski, a Józef Łuszczki zajął trzecie miejsce.

Gdy piszemy o naszych trzech Jubilatach, warto przypomnieć, że pierwszy w Polsce 5 000 skok ze spadochronem wykonał zasłużony mistrz sportu Stefan Czerwonka 23 czerwca 1978 r. we Włocławku.

Trzem naszym sportowcom z Krakowa: Romanowi Łapuckiemu, Józefowi Łuszczki i Lesławowi Panasiowi gratulujemy 5 000 skoków i życzymy kolejnych osiągnięć w spadochroniarstwie. **(m)**

FAI

PIOTRKÓW TRYBUNALSKI 1981

5.

TURNIEJ ŚMIGŁOWCOWY

Środa, 19 sierpnia

Na ten dzień przypada czwarta i ostatnia obowiązkowa konkurencja IV Śmigłowcowych Mistrzostw Świata. Organizatorzy są zadowoleni, że dzień za dniem — zgodnie z planem imprezy — rozgrywa się konkurencję. Mniej zadowoleni natomiast wydają się być widzowie gromadzący się wzdłuż drucianego ogrodzenia lotniska. Niektórzy z nich, zwłaszcza miejscowa młodzież, kluczą uparcie wokół i dostają się jakoś, mimo kontroli, na lotnisko. A na nim już swobodnie się poruszają, ponieważ służba porządkowa nie poświęca im zbytniej uwagi.

Już po briefingu, na którym start do slalomu śmigłowcowego wyznaczono na godz. 10.30, przed budynkiem portu zgromadził się spory tłumek przygodnych widzów. Dowiadujemy się też w tym czasie, że Komitet Organizacyjny podjął decyzję przeprowadzenia uroczystości zakończenia Mistrzostw w sobotę 22 sierpnia, na stadionie 35-lecia PRL, a nie na lotnisku, jak pierwotnie planowano. Zapowiedziano również program artystyczny i pokazy lotnicze. Wiadomość wywołała duże zadowolenie wśród mieszkańców Piotrkowa Trybunalskiego.

Tymczasem o 10.30 konkurencja się nie rozpoczyna. Start przesunięto na 12.00. Próbujemy dociec, jaka jest tego przyczyna? Okazuje się — bardzo prozaiczna, ktoś tam zaniedbał dostarczenia zwykłej sklepowej wagi do ważenia wiader z wodą!? Nie mogli tego pojąć zawodnicy, którzy przed tą konkurencją byli w szczególnym napięciu. No może nie wszyscy. Piloci startujący tylko w klasyfikacji indywidualnej wydawali się mniej podnieceni. W ekipie polskiej nastroje raczej optymistyczne po wczorajszym zwycięstwie w przelocie nawigacyjnym. Przed nimi duża szansa sięgnięcia po medalowe miejsca. Zastanawiamy się czy im się to uda w tak silnej i wyrównanej konkurencji? Konkurencji decydującej już o wynikach końcowych Mistrzostw.

1

SLALOM ŚMIGŁOWCOWY

Na lotnisku oznakowano obrys prostokąta (120 x 200 m) z dwoma korytarzami, wlotowym i wylotowym, każdy o długości 20 m. 30 m od nich wyłożono linię startu i mety, przelot których ogranicza czas (4 min) wykonania konkurencji. W środku między wyjściem z korytarza wylotowego i metą ustawiono okrągły stół o średnicy 1 m i takiej samej wysokości, na środku którego zaznaczono białe koło o średnicy 20 cm.

2

Wewnątrz prostokąta ustawiono 12 bramek. Każda z nich ma dwa 2-metrowe słupki oddalone od siebie o 1 m. Bramki te mają różne oddalenia i orientacje płaszczyzny (patrz szkic) oraz numeracje kolejności oblotu i barwy wskazujące od której strony mają być pokonywane.

Zadaniem załogi w czasie oblotu prostokąta jest przeprowadzenie przez światło bramek wiadra z wodą (5 kg) zawieszonego na 5-metrowej lince. Linką manewruje odpowiednio zabezpieczony od wypadnięcia operator (pozycja w śmigłowcu dowolna) w granicach możliwych dzięki przechyleniom ciała, ruchom rąk itp.

Po przeprowadzeniu wiadra z wodą przez bramki, śmigłowiec opuszcza prostokąt slalomu korytarzem wylotowym i wchodzi w zawis nad stołem. Operator osadza na nim wiadro z wodą i zwalnia linkę. Komisja stawia potem wiadro na wagę, by stwierdzić ile gramów wody rozlało się w trakcie rozgrywania konkurencji; za każde 50 g rozlanej wody załoga otrzymuje 1 pkt karny. Tyleż samo pkt. karnych otrzymuje się za każdą 1 sekundę wykonywania zadania ponad 4 minuty. Nie wolno też operatorowi skracać linki, za co otrzymuje się aż 100 pkt. karnych. Za naruszenie kolejności oblotu bramek lub pokonanie bramki z niewłaściwej strony — 20 pkt. karnych, a za przeprowadzenie wiadra powyżej bramki lub z jej zewnętrznej strony — 10 pkt. karnych.

W sumie za bezbłędne wykonanie slalomu można zarobić 200 pkt. dodatnich. Komu się to uda? Wszak slalom śmigłowcowy należy do bardzo trudnych konkurencji, wymaga precyzji całej załogi — pilotażu oraz równoczesnego zgrania czynności operatora w manewrowaniu linką z wiadrem. Zawodnicy mówili nam, że gdyby tę konkurencję przeprowadzać jako pierwszą lub drugą w Mistrzostwach — kosztowałaby ich mniej nerwów. Rozgrywana jako ostatnia, decydująca o końcowych rezultatach Mistrzostw, powodowała niesłychane napięcie. Nic tedy dziwnego, że slalom śmigłowcowy nazywano potocznie konkurencją prawdy.

Jako pierwsza startuje na Gazelle załoga brytyjska Chapple — Batteson. Manewry prawie bezbłędne, w czasie 3:33,59, z niewielką ilością rozlanej wody (30 g). Za nimi załoga polska, licząca się w klasyfikacji drużynowej — Jakubiszak z Kwaśniakiem, znacznie gorzej, z czasem w porządku — 3:44,12, ale aż 610 g rozlanej wody. Bardzo dobrze leci załoga radziecka Kolesnikow — Ułanow, najszybciej dotychczas 2:19,53 i mało rozlanej wody (68 g). Załoga braci R. W. i D. A. George leci na swym Hughes 500 D beznadziejnie, przekracza czas (4:16,59) i wylewa z wiadra najwięcej wody — aż 3 170 g; jak się potem okaże po opublikowaniu wyników — najwięcej w tej konkurencji.

Z napięciem śledzimy loty załóg polskich, mając nadzieję na dobrą lokatę naszej ekipy w końcowej klasyfikacji drużynowej. Startujący jako szósty Kasperek z Grzesiczakiem rozczarowują nas jednak, czas wprawdzie w normie (3:56,69), ale 450 g rozlanej wody. Ćwik-Maszczyńska z Iwańską też nie najlepiej — przekraczają czas (4:06,43) i ubytek 148 g wody. Znaczną ulgą jest następny po tym lot Olszewskiego z Kowalowczanym, prawie bardzo dobry — 3:41,49 i tylko 70 g rozlanej wody. Następni z Polaków, startujący jako 22 załoga w kolejce: Wojnicz — Janukowicz, dają nam satysfakcję: lot w czasie 3:05,36 i tylko 20-gramowy ubytek wody. Bez punktów karnych. Liczymy się z ich wysoką lokatą w konkurencji. Szarawara z Morycem mają już gorszy rezultat: czas 3:11,06, ubytek wody 190 g. Jeszcze słabiej wypadają Domina z Górnickim — 3:34,82 i 340 g wylanej wody. Pocieszają nas trochę Treder z Sawickim, czas w normie (3:53,41), wody wylali tylko 30 g, ale złapali punkty karne za manewry.

Zadziwiająco dokładnie i szybko latają w slalomie załogi radzieckie. Podziwiamy Stiekolnikową z Korniewą: czas 2:33,99 i 20-gramowy ubytek wody. Najlepszy czas dnia w przelocie po trasie slalomu osiąga na Mi-1 startujący jako przedostatni w kolejce Walerij Smirnow z Popowem — 1:56,15. Bardzo dobrze polecieli byli mistrzowie świata: Władimir Smirnow z Sołowiewem i Prichodko z Tatarinową.

Czy w tej konkurencji znalazła się chociaż jedna załoga, która nie rozlała ani grama wody z wiadra? Tak, byli to Amerykanie Chrest i Kee. Latali bardzo dokładnie (czas — 3:25,28) i złapali tylko 1 pkt karny za 1 cm oddalenia ustawienia środka wiadra od środka stołu. Im też w Piotrkowie Trybunalskim przypadł w końcowej klasyfikacji tytuł mistrzów świata.

Maksymalną liczbę punktów dodatnich w slalomie zdobyły ex aequo trzy załogi: kobieca ZSRR, USA i, co przyjęliśmy z zadowoleniem, Polski — Wojnicz z Janukowiczem. Drużynowo natomiast wygrali ex aequo USA i ZSRR, a reprezentacja Polski sklasyfikowana została na ostatnim miejscu! Powtórzyła się więc sytuacja z III mistrzostw świata w Witebsku, gdzie przegraliśmy także slalom, nie mogąc obronić dobrych lokat po trzech konkurencjach. Z tą jednak różnicą, że w Piotrkowie Trybunalskim zdobyliśmy drużynowo trzecią lokatę i medal brązowy, wyprzedzając dość znaczną różnicą punktów wysokiej klasy ekipę ZSRR, co jest oczywistym sukcesem. Ale do analizy wyników Mistrzostw jeszcze powrócimy.

Tymczasem zapoznajmy się ze sklasyfikowaną na pierwszej pozycji wyników w slalomie radziecką załogą kobiecą, co może być przykładem klasycznego równouprawnienia i skutecznej rywalizacji kobiet i mężczyzn w sporcie śmigłowcowym.

Tatiana Stiekolnikowa ma 29 lat, jest pilotką instruktorką Centralnego Aeroklubu ZSRR w Moskwie, mistrzynią sportu klasy międzynarodowej; z wykształcenia inżynier. Lata od 7 lat, na śmigłowcach wylatała 850 godzin, 30 na samolotach, wykonała 60 skoków ze spadochronem. Startowała na III mistrzostwach w Witebsku. Jej towarzyszka w załodze (operator), Ludmiła Korniewa, ma 33 lata, jest pilotką instruktorką tego samego aeroklubu, mistrzynią sportu klasy międzynarodowej; też inżynierem. Lata od 12 lat, na śmigłowcach wylatała 1 100 godzin; wykonała 12 skoków ze spadochronem. Startowała również w Witebsku.

Tegoż dnia wieczorem reprezentacja Stanów Zjednoczonych AP, mając już zdobyte dwa złote medale, zaprosiła do Sulejowa-Podklasztorza reprezentacje ekip międzynarodowych uczestniczących w IV Śmigłowcowych Mistrzostwach Świata.

W toku spotkania kierownik ekipy polskiej, Andrzej Kolankiewicz, wręczył aktualnym mistrzom świata w klasyfikacji indywidualnej — Amerykanom G. D. Chrest i S. G. Kee — proporczyki Wojsk Lotniczych z odznakami pilota wojskowego. Takie same proporczyki otrzymali również kierownicy ekip zagranicznych. Trener ekipy polskiej, Aleksander Przydatek, wręczył trenerom ekip zagranicznych okolicznościowe upominki.

Spotkanie, jak to się zwykle określa, upłynęło w bardzo miłej, towarzyskiej atmosferze.

(cdn)

JERZY R. KONIECZNY

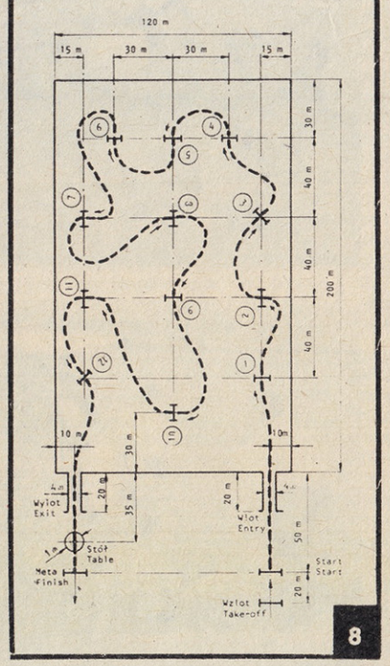
3

4

5

6

7



8

NA ZDJĘCIACH:

1. Wiadro z wodą na stole. Koniec slalomu dla polskiej załogi. 2. Widok z lotniska. 3. Jedna z francuskich załóg na Alouette II. 4. W akcji jedna z załóg zachodnioniemieckich na Bell 205. 5. Załoga radziecka pil. Kolesnikow i operator Ułanow na Mi-2. 6. Komisja sportowa przy stole z wiadrem. 7. Jedna z polskich załóg. 8. Szkic sytuacyjny slalomu.

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

WYNIKI IV KONKURENCJI

Slalom śmigłowcowy

/Piotrków Trybunalski - 19.08.1981/

KLASYFIKACJA ZAŁÓG

Miejsce	Załoga	Kraj	Punkty
1-3	T.Stiekolnikowa - L.Korniewa	ZSRR[x]	200
1-3	S.E.Berrier - R.E.McConnell	USA[x]	200
1-3	K.Wojnicz - J.Janukowicz	Polska[x]	200
4-15	Wł.Smirnow - W.Sołowiew	ZSRR	199
4-15	W.Smirnow - W.Popow	ZSRR	199
4-15	L.Prichodko - L.Tatarinowa	ZSRR	199
4-15	M.Chapple - G.Batteson	W.Brytania	199
4-15	N.Kostariewa - L.Danilewicz	ZSRR[x]	199
4-15	J.W.Williams - M.Meng	USA	199
4-15	J.T.Bailey - A.L.Porter	USA	199
4-15	G.Kolesnikow - A.Ułanow	ZSRR	199
4-15	G.D.Chrest - S.G.Kee	USA	199
4-15	K.Hanses - L.Oehler	RFN	199
4-15	Z.Olszewski - B.Kowalowczany	Polska	199
4-15	K.Karasiew - W.Gołowkin	ZSRR	199
16	H.Kloberg - W.Beikler - K.Hofmann	RFN	198
17-18	A.Baer - R.Klose - D.Hasebrink	RFN	197
17-18	G.Pipke - M.Greiner - R.Schone	RFN[x]	197
19-23	C.Wilson - C.A.Samuals	W.Brytania	196
19-23	D.E.Jewkes - R.A.Stolworthy	USA[x]	196
19-23	H.Fuchs - W.Gastorf	RFN[x]	196
19-23	R.Rivera - N.Thompson	USA	196
19-23	A.Szarawara - H.Moryc	Polska[x]	196
24-26	A.Thomas - A.M.Riddel	W.Brytania	195
24-26	H.Dressler - M.Preuss	RFN	195
24-26	I.B.Starrak - R.L.Miller	USA	195
27	W.Hanssen - R.Preese - K.Kurjahn	RFN	186
28	R.Kasperek - K.Grzesiczak	Polska	180
29	Z.Treder - A.Sawicki	Polska	179
30	R.A.Bodwell - J.J.Durkin	USA[x]	175
31	Z.Domina - A.Górnicki	Polska	173
32	T.Ćwik-Maszczyńska - A.Iwańska	Polska[x]	170
33	K.Jakubiszak - J.Kwaśniak	Polska	165
34	P.Champeroux - P.Perdereau - D.Romet	Francja[x]	163
35	D.A.George - R.W.George	W.Brytania[x]	161
36	M.J.H.Smith - M.Smith	W.Brytania[x]	157
37	R.Romet - P.Berenguier - G.Mezureux	Francja[x]	132
38	K.Zmitrowicz - R.White	W.Brytania	110
39	R.W.George - D.A.George	W.Brytania	99

x/ Załogi startujące wyłącznie w klasyfikacji indywidualnej

KLASYFIKACJA DRUŻYNOWA

1-2	ZSRR	597
1-2	USA	597
3	RFN	594
4	W.Brytania	590
5	Polska	558

WYNIKI IV ŚMIGŁOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA

/Piotrków Trybunalski - 16-19.08.1981/

KLASYFIKACJA ZAŁÓG

Miejsce	Załoga	Kraj	Punkty ogółem	Punkty w konkurencjach 1	2	3	4
1	G.D.Chrest - S.G.Kee	USA	761	199	200	163	199
2	G.Pipke - M.Greiner - R.Schone	RFN	750	194	200	159	197
3	K.Hanses - L.Oehler	RFN	748	176	200	173	199
4	A.Szarawara - H.Moryc	Polska	747	195	191	165	196
5	I.B.Starrak - R.L.Miller	USA	747	200	200	152	195
6	D.E.Jewkes - R.A.Stolworthy	USA	744	200	194	154	196
7	J.T.Bailey - A.L.Porter	USA	741	195	177	150	199
8	H.Dressler - M.Preuss	RFN	740	199	194	152	195
9	Z.Domina - A.Górnicki	Polska	737	198	197	169	173
10	H.Kloberg - W.Beikler - K.Hofmann	RFN	736	189	177	152	198
11	Z.Treder - A.Sawicki	Polska	736	197	191	169	179
12	K.Wojnicz - J.Janukowicz	Polska	735	196	173	166	200
13	Wł.Smirnow - W.Sołowiew	ZSRR	734	197	197	141	199
14	W.Hanssen - R.Preese - K.Kurjahn	RFN	733	191	200	156	186
15	Z.Olszewski - B.Kowalowczany	Polska	727	169	194	165	199
16	T.Stiekolnikowa - L.Korniewa	ZSRR	726	193	200	133	200
17	M.Chapple - G.Batteson	W.Brytania	720	198	197	126	199
18	L.Prichodko - L.Tatarinowa	ZSRR	716	195	188	134	199
19	H.Fuchs - W.Gastorf	RFN	707	173	200	138	196
20	R.Kasperek - K.Grzesiczak	Polska	707	195	170	162	180
21	R.Rivera - N.Thompson	USA	706	193	191	126	196
22	R.A.Bodwell - J.J.Durkin	USA	699	169	200	155	175
23	T.Ćwik-Maszczyńska - A.Iwańska	Polska	698	172	185	171	170
24	J.W.Williams - M.Meng	USA	684	165	194	126	199
25	K.Jakubiszak - J.Kwaśniak	Polska	660	168	188	139	165
26	G.Kolesnikow - A.Ułanow	ZSRR	638	196	197	46	199
27	K.Karasiew - W.Gołowkin	ZSRR	637	167	194	77	199
28	S.E.Berrier - R.E.McConnell	USA	627	198	200	29	200
29	N.Kostariewa - L.Danilewicz	ZSRR	608	196	179	34	199
30	A.Thomas - A.M.Riddel	W.Brytania	598	145	194	64	195
31	A.Baer - R.Klose - D.Hasebrink	RFN	591	171	194	29	197
32	C.Wilson - C.A.Samuals	W.Brytania	588	172	200	-	196
33	W.Smirnow - W.Popow	ZSRR	580	187	194	-	199
34	M.J.H.Smith - M.Smith	W.Brytania	518	174	167	-	157
35	P.Champeroux - P.Perdereau - D.Romet	Francja	500	161	176	-	163
36	K.Zmitrowicz - R.White	W.Brytania	497	145	158	84	110
37	R.W.George - D.A.George	W.Brytania	461	195	167	-	99
38	R.Romet - P.Berenguier - G.Mezureux	Francja	446	129	185	-	132
39	D.A.George - R.W.George	W.Brytania	413	100	152	-	161

KLASYFIKACJA DRUŻYNOWA

1	USA	2 253	594	597	465	597
2	RFN	2 251	579	577	481	594
3	Polska	2 233	590	582	503	558
4	ZSRR	2 125	588	588	352	597
5	W.Brytania	2 040	585	591	274	590

1

ORLĘTA z Zielonej Góry

W kilka dni po powzięciu decyzji władz państwowych o utworzeniu liceum lotniczego w Zielonej Górze, przybyli tu na piękne ziemie lubuskie pierwsi jego założyciele: dyrektor liceum — ppłk pil. dr Stefan Bulanda i autor niniejszego artykułu. Był to dzień 17 sierpnia 1979 r. Założyciele tego pięknego liceum zastali kompleks budynków o zwartej budowie w stanie całkowicie surowym. Obiekt, na wskroś nowoczesny, stanął w malowniczej dzielnicy Zielonej Góry — Kisielin, na wzgórku, przynosząc i tak uroczemu miastu sporo walorów urbanistycznych.

W obiekcie tym znajdują się pokoje sypialne dla uczniów, sale dydaktyczne, jest biblioteka, czytelnia i świetlica. Jest również nowoczesne ambulatorium, którym kieruje wielce zasłużony dla Liceum Lotniczego kpt. lek. Waldemar Sobański. Liceum ma też piękną halę sportową, siłownię i warsztaty szkolne. Od niedawna przybył nowy obiekt, jest nim gabinet odnowy biologicznej, sauna z całym zakresem fizykoterapii.

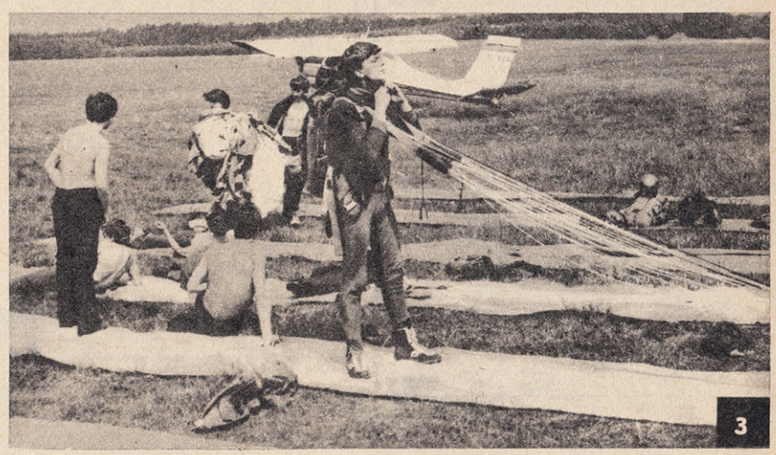
Najbliższe plany — to budowa budynku dydaktycznego. Tam znajdą się nowoczesne warsztaty, tam uczniowie liceum będą nabywać i kształtować nawyki manualne na sprzęcie lotniczym. W urbanistykę budynków będzie wkomponowany obelisk — samolot odrzutowy Iskra — dar dowódcy Wojsk Lotniczych dla młodzieży.

Uczniowie rozpoczęli naukę 8 września 1979 r. bez zakłóceń. Była to zasługa oficerów z Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie oraz płk. mgr. inż. Tadeusza Jakuszyka z Zielonej Góry. Była to również zasługa nielicznej kadry oficerskiej skierowanej do pracy w liceum, kadry dydaktyczno-wychowawczej i pionu administracyjno-gospodarczego z Mieczysławem Blaszakiem. Wielką pomoc dla liceum udzieliły Kuratoria Oświaty i Wychowania w Dęblinie i Zielonej Górze. Na uroczystość otwarcia liceum przybył dowódca Wojsk Lotniczych i jego zastępca, komendant Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej, prezes Aeroklubu PRL, władze Kuratorium Oświaty i Wychowania z Lublina i Zielonej Góry, wielu zaproszonych przedstawicieli władz oraz rodzice uczniów.

Młodzi chłopcy przystąpili do zdobywania wiedzy lotniczej, o której marzyli, do której dążyli, która będzie treścią ich życia. Równolegle prowadzono teoretyczny kurs spadochronowy i szybowcowy. Wykłady pomagali prowadzić etatowej kadrze instruktorskiej instruktorzy z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej: Leon Kosiński, Zbigniew Zieliński, małżeństwo Barbara i Kazimierz Wrona, Leszek Drygasiewicz i wielu innych. Przedmioty techniczne wykładali: szef techniczny AZL Adam Kasza oraz Bogumił Maciejewski. Teoria zakończyła się egzaminami. Wreszcie nadszedł pamiętny dzień 27 kwietnia 1980 r. W dniu tym dla wielu młodych chłopców zrealizowały się marzenia lotnicze. Pierwsi i najlepsi uczniowie liceum wykonali pierwsze w życiu skoki ze spadochronem i pierwsze loty na szybowcu typu Bocian. Skoki wykonywano z samolotów: PZL-101 Gawron i PZL-104 Wilga.

Szkoleniem praktycznym na szybowcach objęto 16 uczniów. Mogło się ono urzeczywistnić dzięki staraniom dyrekcji Liceum Lotniczego, która w tym okresie musiała pokonać wiele barier psychicznych etatowej kadry instruktorskiej AZL, dokonać zmian w myśleniu i mentalności byłego kierownictwa. Tę niepewną sytuację zmienił na lepsze nowy kierownik Aeroklubu Ziemi Lubuskiej — mgr inż. Adam Sikora. Od tego momentu nastąpił dynamiczny okres szkolenia we wszystkich sekcjach, otworzyła się nowa karta w historii działalności tego klubu. Złotymi zgłoskami można zapisać działalność instruktora Barbary Wrony, Kazimierza Wrony, Leona Kosińskiego i Zbigniewa Zielińskiego. Działalność lotniczą z pełną umiejętnością organizował szef wyszkolenia — Leszek Drygasiewicz. Szkolenie szybowcowe do trzeciej klasy ukończyło 20 uczniów, a spadochronowe — 40 uczniów, wykonując łącznie 500 skoków. W szkoleniu szybowcowym wyróżnili się uczniowie: Arkadiusz Bajura, Jacek Zalewski, Mirosław Chojnicki. W szko-

2


3

NA ZDJĘCIACH:

1. Zespół Liceum Lotniczego, który w br. w pięcioboju obronnym „Sprawni jak żołnierze" zdobył tytuł mistrza Polski.

2. Z rąk dyrektora ppłka pil. dra Stefana Bulandy uczniowie Liceum otrzymują świadectwa promocyjne do klasy III.

3. Na lotnisku – w czasie skoków.

Zdjęcia autora

leniu spadochronowym: Robert Mortka, Maciej Mielniczuk i Sylwester Romanowski.

W 1980 r. skoczkowie spadochronowi Liceum Lotniczego w Zielonej Górze zdobyli pokaźną liczbę brązowych odznak spadochronowych i trzecich klas wyszkoleniowych. W zorganizowanych przez Aeroklub Ziemi Lubuskiej mistrzostwach w skokach na celność lądowania, pierwsze miejsce zajął uczeń Liceum Lotniczego Robert Mortka. Uczniowie: Arkadiusz Bajura i Jacek Zalewski rozpoczęli praktyczne szkolenie w powietrzu na samolotach typu Zlin-42M. Młodych adeptów lotnictwa szkoliła instr. AZL Zofia Koziak, a nadzorował to szkolenie dyrektor LL ppłk pil. dr Stefan Bulanda.

Nadszedł historyczny dzień — 16 marca 1981 r. W dniu tym po raz pierwszy wzleciały w przestworza na samolocie Zlin-42M, już samodzielnie i bez instruktora, najmłodsze „pisklęta" najmłodszej szkoły Orląt w Zielonej Górze. Byli to dwaj uczniowie: Arkadiusz Bajura i Jacek Zalewski. Nad ich bezpiecznym lotem czuwał osobiście ppłk pil. dr Stefan Bulanda. Wymienieni uczniowie, w czerwcu 1981 r., szczęśliwie zdali egzamin przed Państwową Komisją Egzaminacyjną w Łodzi i uzyskali licencję pilota samolotowego turystycznego. Dzisiaj są już doświadczonymi pilotami.

Zdobyto pierwsze odznaki srebrne, a szkolenie na samolotach zakończyli dwaj następni uczniowie Liceum Lotniczego, Piotr Kolasiński i Robert Kielar. Wyszkolił ich instr. społeczny Kazimierz Wrona.

Następnych pilotów samolotowych szkoliły aeroklubu w Krośnie i Częstochowie. W 1981 r. ponad 100 uczniów liceum wykonało po 7 skoków ze spadochronem, a 57 uczniów uzyskało III klasę pilota szybowcowego. Instruktorzy, Leon Kosiński i Zbyszek Zieliński, utworzyli z uczniów Liceum Lotniczego grupę skoczków wyczynowych. Każdy z nich wykonał już ponad 100 skoków. Są to uczniowie: Robert Mortka, Maciej Mielniczuk, Waldemar Tober, Jacek Adamski i Waldemar Kuca. Na zakończenie obozu spadochronowego (31.07.1981 r.) zorganizowano klubowe mistrzostwa spadochronowe na celność lądowania. Uczeń liceum Zdzisław Chromik zajął 1 miejsce. Drużynowo również zwyciężyło liceum.

Po raz pierwszy w 1981 r. uczniowie liceum startowali w III Mistrzostwach Polski w Wieloboju Spadochronowym. Robert Mortka i Jacek Adamski wraz ze swym kolegą aeroklubowym Markiem Brzezińskim zajęli trzecią lokatę.

Sport w liceum jest postawiony na bardzo wysokim poziomie. Już dziś nasi uczniowie są znani w województwie zielonogórskim i zajmują czołowe miejsca. W 1981 r. w mistrzostwach Polski „Sprawni jak żołnierze", na szczeblu szkół ponadpodstawowych, uczniowie liceum zdobyli tytuł Mistrza Polski! Wywalczyli go uczniowie: Jacek Zalewski, Robert Mortka, Mirosław Chojnacki, Stanisław Gacek, Sławomir Salomon, Piotr Zairkiewicz. Sport i wyszkolenie fizyczne prowadzi mgr Andrzej Suchowera.

I ty, młody Czytelniku, jeśli nie boisz się przeszkód, wstąp w szeregi uczniów Liceum Lotniczego w Dęblinie lub w Zielonej Górze. Obok uroków i piękna latania, zdobędziesz jeden z najpiękniejszych rycerskich zawodów, zawód pilota wojskowego. Latanie to urok, to piękno, to czar. Dołącz więc do Jacka Zalewskiego i Artka Bajury; powiększ wielką rodzinę skrzydlatych ludzi, obrońców polskiego nieba. Oni to, jeszcze tak niedawno, wykonywali pierwsze skoki ze spadochronem pod nadzorem Leona Kosińskiego i Zbyszka Zielińskiego, uczył ich latać autor niniejszego artykułu, a dziś sami zasiadają za sterami samolotów sportowych.

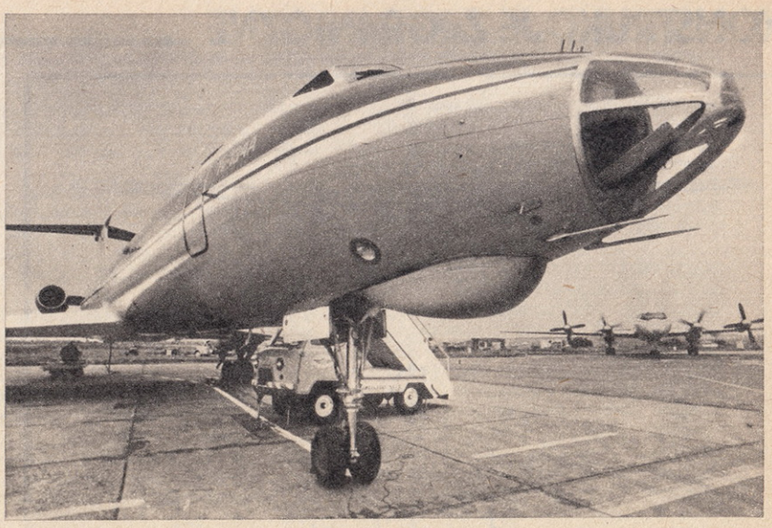
Liceum Lotnicze w Zielonej Górze nie ma własnego ośrodka do praktycznego szkolenia w powietrzu, a działalność tę opiera o Aeroklub Ziemi Lubuskiej w Przylepie. Aeroklub ten mimo małej liczby posiadanych szybowców i samolotów oraz skąpej bazy materiałowo-technicznej, przy bardzo dobrej organizacji pracy, stara się w pełni zapewnić potrzeby uczniów liceum. Największym mankamentem dla kierownictwa aeroklubu i dyrekcji Liceum Lotniczego jest brak z prawdziwego zdarzenia hangaru. Obecny nawet w części nie zapewnia potrzeb.

Liceum Lotnicze jest specjalistycznym liceum typu ogólnego, w którym nauka trwa 4 lata, a kończy się egzaminem dojrzałości z prawem ubiegania się na studia wyższe. Absolwent liceum również otrzymuje tytuł mechanika osprzętu lotniczego. Uczeń liceum, bez egzaminów wstępnych, jest przyjmowany w pierwszej kolejności na 1 rok studiów w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Uczniowie, którzy nie otrzymają świadectwa dojrzałości, mogą być przyjęci do dwuletnich szkół chorążych Wojsk Lotniczych (kierunki nielotnicze: mechanika osprzętu lotniczego, budowa i eksploatacja samolotów, nawigacja, meteorologia).

O przyjęcie do Liceum Lotniczego w Dęblinie i w Zielonej Górze mogą ubiegać się kandydaci, którzy uczęszczają do ósmej klasy szkoły podstawowej i nie przekroczyli 16 roku życia, mają odpowiedni stan zdrowia stwierdzony przez Wojskową Komisję Lotniczo-Lekarską w Dęblinie, ukończą szkołę podstawową, otrzymają pisemną zgodę rodziców-opiekunów, będą legitymować się nienaganną opinią ze szkoły. Kandydat powinien do dnia 15 kwietnia, a nawet wcześniej, złożyć niezbędne dokumenty i wysłać je pod adresem: Dyrektor Liceum Lotniczego przy Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej, 08-521 Dęblin (tel. Dęblin 12, wew. 513).

Kandydat pisemną prośbę adresuje następująco: Dyrektor Liceum Lotniczego przy WOSL — Dęblin, a kandydaci z regionów zachodniej Polski ubiegający się do Liceum Lotniczego w Zielonej Górze dopisują: Filia w Zielonej Górze. Życiorys własnoręcznie napisany zamieszcza się na drugiej stronie podania. Do dokumentów dołącza się świadectwo ukończenia siódmej klasy i opinię ze szkoły. Uczniowie, którzy składają dokumenty po półroczu, dołączają arkusz ocen z półrocza klasy ósmej wydany przez szkołę. Na podstawie tych dokumentów komisja wyznacza termin badań lotniczo-lekarskich, które trwają 3 dni. Wyżywienie i zakwaterowanie w czasie badań — bezpłatne.

Po pomyślnym zaliczeniu badań, kandydat przywozi na egzamin wstępny (w czerwcu) dodatkowe dokumenty jak: świadectwo ukończenia szkoły podstawowej, wyciąg z metryki urodzenia, cztery fotografie legitymacyjne, kartę szczepień (wydaje szkoła). Pozostałe dokumenty otrzymuje w sekretariacie Liceum Lotniczego.



Samolot Tu-134A.

Zdjęcie: D. Diebabow (APN)

POLSCY LOTNICY W LENINGRADZIE

Centrum Treningowe Akademii Lotnictwa Cywilnego w Leningradzie jest największym takim ośrodkiem w ZSRR. Tutaj przygotowywane są loty w trudnych warunkach na symulatorach 6 typów samolotów. Obecnie w Centrum montowane są jeszcze cztery symulatory samolotów, które pojawią się na liniach lotnictwa cywilnego Związku Radzieckiego i krajów wspólnoty socjalistycznej. W ramach współpracy razem z załogami radzieckimi doskonalą tutaj swoje umiejętności zawodowe również lotnicy innych państw, w tym — piloci Polskich Linii Lotniczych LOT.

Staż pracy kapitana samolotu Tu-134 PLL LOT **Stanisława Ziewca** wywołuje szacunek. Ten 43-letni pilot przebywał w powietrzu 11,5 tys. godzin — prawie 500 dni. W pamięci lotnika zachowało się wiele wspomnień z lotów na różnych typach samolotów i szybowców, z pobytu w dziesiątkach portów lotniczych świata i przeżyć we wszystkich możliwych awaryjnych sytuacjach.

Z załogą Ziewca spotkałem się w szkoleniowej klasie Akademii Lotnictwa Cywilnego, znajdującej się w pobliżu leningradzkiego portu lotniczego Pułkowo. Kilka minut temu cała czwórka siedziała na swoich miejscach w znajomej kabinie Tu-134. I chociaż tym razem za plecami załogi nie było kabiny pasażerskiej, złudzenie lotu było zbliżone do sytuacji realnej.

Syntetyzer dźwięków odtworzył znajomy odgłos pracujących przyrządów pokładowych. Na ekranie pojawiły się obłoki, uciekał spod kół pas startowy lotniska. A gdy komputer wysyłał do przyrządów sterowniczych sygnały o kolejnej awarii na pokładzie, lotników ogarniało automatyczne zdenerwowanie.

Ten szkoleniowy lot trwał 2,5 godziny. Sprawdzano zawodowe umiejętności członków załogi. W tym czasie na pokładzie samolotu „powstało" ok. 10 awaryjnych sytuacji, z których każda groziła przerwaniem lotu. Ale do awarii nie doszło: załoga znajdowała prawidłowe wyjście z każdej sytuacji i „wylądowała" szczęśliwie.

Instruktor **Wiktor Łukjanienko**, były kapitan samolotu, za prawidłowe wykonanie „lotu" postawił polskim kolegom piątkę i dodał: — Od dawna znam Stanisława i jego załogę. Spotykamy się w Akademii dwa razy do roku i nie pamiętam przypadku, żebym miał zastrzeżenia do ich pracy. Chłopcy doskonale sobie radzą, są niezawodni i sprytni...

Po tygodniu udało mi się poznać jeszcze jedną polską załogę — **Leszka Moskwy**, która przyjechała do Centrum na trening. Leszek mówił, że do tej pory nie miał w powietrzu nieprzyjemnych przygód, ale jego koledzy z LOTU niedawno spotykali się z niebezpieczeństwem: przy starcie w silniki samolotów trzy razy wpadały mewy. Jednak ani razu nie doszło do awarii. Jak twierdzą polscy lotnicy, o szczęśliwym zakończeniu tych lotów w dużej mierze zadecydowały leningradzkie lekcje lądowania z wyłączonym silnikiem.

— Bardzo jesteśmy wdzięczni naszym kolegom z Aerofłotu za to, że pomagają nam uczyć się opanowywania awarii tutaj, na symulatorach. Dzięki temu nasza praca staje się bardziej bezpieczna — powiedzieli na pożegnanie polscy piloci.

JURIJ SZNITNIKOW
(APN)

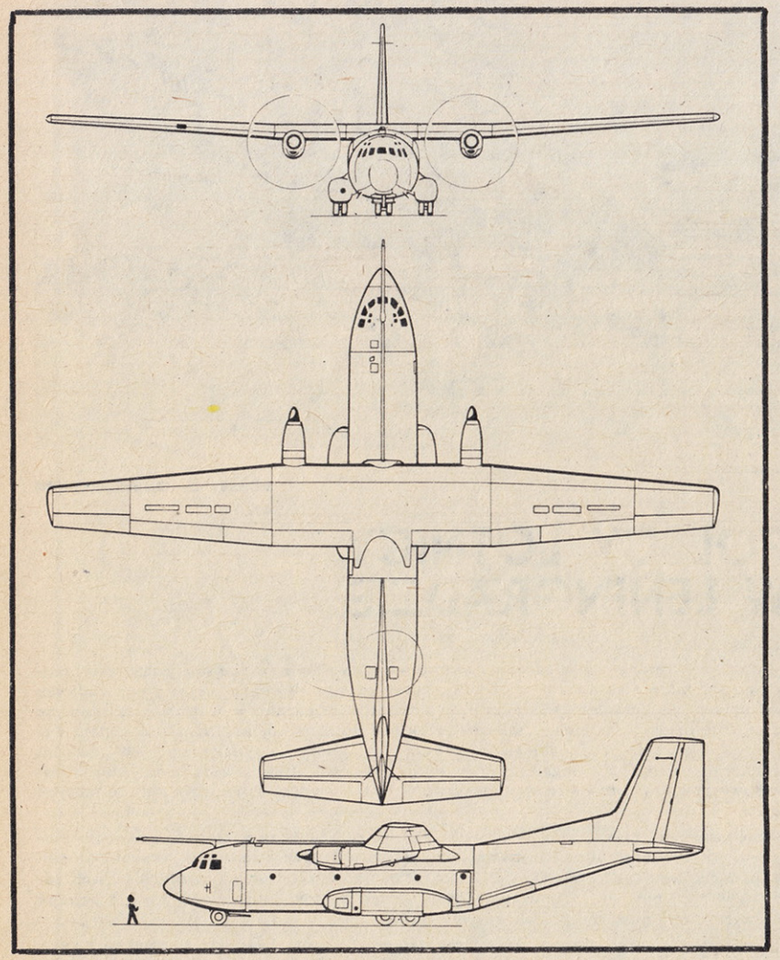
Egzaminy wstępne kandydatów do Liceum Lotniczego odbywają się z: języka polskiego, matematyki i wychowania fizycznego. Egzamin kończy rozmowa kandydata przed komisją kwalifikacyjną.

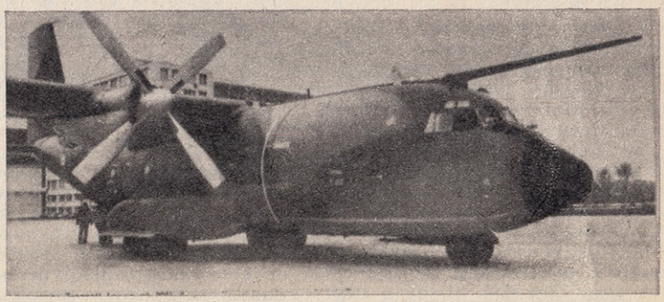
Przedmiotami wiodącymi w Liceum Lotniczym są: język polski, matematyka, fizyka, elektrotechnika, wychowanie fizyczne oraz przedmioty specjalistyczne: budowa i eksploatacja samolotów, osprzęt, urządzenia radioelektroniczne i pełny zakres wiedzy z Teoretycznego Kursu Spadochronowego, Szybowcowego i Samolotowego wg programów APRL.

Uczniowie Liceum Lotniczego mają zapewniony bezpłatnie internat, wyżywienie, umundurowanie, korzystają z bezpłatnych podręczników i przyborów szkolnych. W każdym roku szkolnym uczeń Liceum Lotniczego korzysta z dwumiesięcznych wakacji, z tym, iż jeden miesiąc poświęca się na praktyczne szkolenie w powietrzu lub na obozy sportowo-turystyczne i harcerskie.

Mgr STANISŁAW BAŃKA

Adres Liceum Lotniczego w Zielonej Górze: ul. Szosa Kisielińska 18, 65-247 Zielona Góra, tel. 611-85.



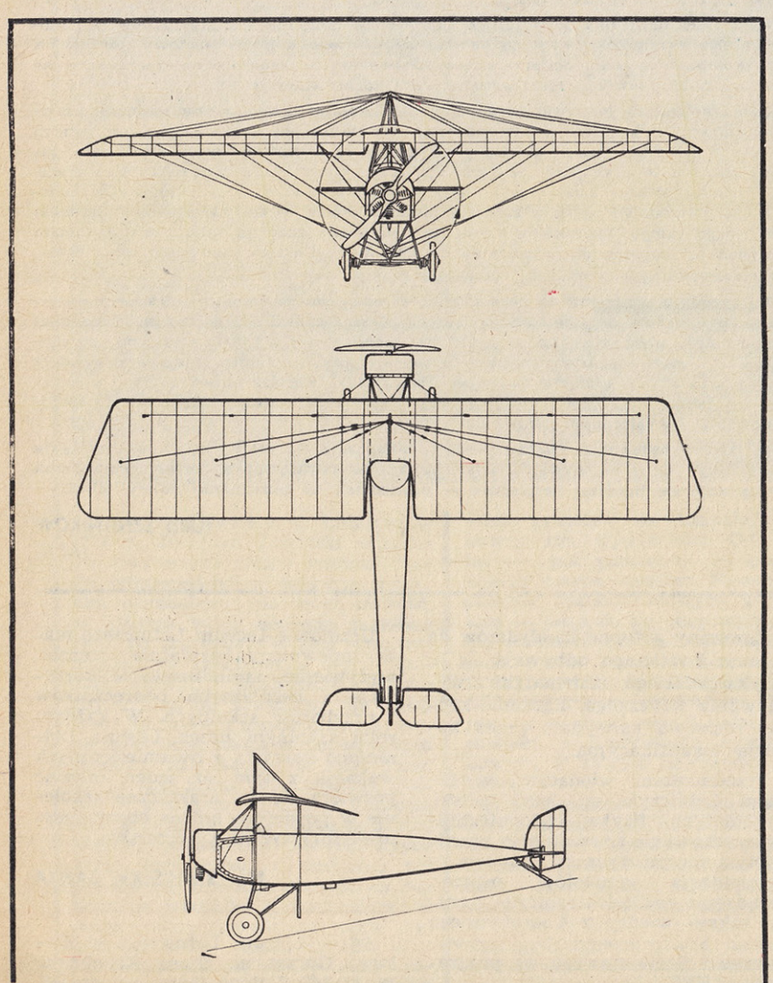


SAMOLOT TRANSPORTOWY TRANSALL C-160 (drugiej serii)

Wojskowy samolot transportowy Transall C-160 powstał w wyniku międzynarodowej współpracy, na podstawie porozumienia francusko-zachodnioniemieckiego firm MBB, Aerospatiale i VFW z 1959 r. W okresie 1963—1972 r. wykonano pierwszą serię 178 egzemplarzy. W 1976 r. zawarto porozumienie, zgodnie z którym przemysł francuski miał dostarczyć połowę elementów samolotu (skrzydło, osłony przejść, drzwi i gondole silników), zaś przemysł RFN — drugą połowę (kadłub, podwozie i usterzenia). Silniki dostarczyć miała firma Rolls-Royce we współpracy z przemysłem Francji, RFN i Belgii. Elementy samolotu przewożono do Tuluzy, gdzie odbywał się montaż ostateczny i próby w locie. W 1977 r. rozpoczęto ponownie produkcję jako drugą serię. W kwietniu 1981 r. oblatano samolot z drugiej serii. Samolot Transall C-160 stanie się również sprzętem transportu strategicznego. Jest on 2-silnikowym turbinowo-śmigłowym wojskowym samolotem transportowym, który też służyć może do cywilnych zadań gospodarczych. Posiada metalową konstrukcję typu fail safe. Skrzydło górnopłatowe wolnonośne, trójdzielne, pod którym zawieszono 2 silniki Rolls-Royce Tyne RTy 20 MK 22, o mocy 4.549 kW, napędzające 4-łopatowe śmigła Ratier Rorest. Skrzydło z dwuszczelinowymi klapami, hamulcami aerodynamicznymi i spoilerami oraz elektrycznymi lodochronami. Kadłub półskorupowy z opuszczaną tylną rampą. Usterzenia klasyczne. Kabina ciśnieniowa, klimatyzowana i bogato wyposażona. Podwozie z przednią golenią o zdwojonych kołach, z hamulcami, wciągane w kadłub. Z przodu od góry kadłub posiada rurowy przyrząd umożliwiający tankowanie samolotu podczas lotu. Paliwo w 4 zbiornikach 19 050 dm^3 oraz dodatkowe w skrzydle 9 000 dm^3. Załoga 3 osoby. Załadunek stanowią: 93 żołnierzy lub 61—88 spadochroniarzy, względnie 63 rannych i 4 obsługi med., pojazdy bojowe, czołgi lub ciągniki. Powierzchnia kabiny ładunkowej 54,5 m^2, objętość — 140 m^3. Dzięki zatankowaniu podczas lotu ładunek może być dostarczony na odległość 11 000 km.

(k)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 40 m, długość — 32,4 m, wysokość — 11,65 m, pow. nośna — 160 m^2, wydłużenie — 10, średnica kadłuba — 4,3 m. **Masy:** masa do startu — 51 000 kg, max. masa do lądowania — 47 000 kg, max masa ładunku płatnego — 16 000 kg. **Osiągi:** max. prędkość nieprzekraczalna na wys. 4 874—9 145 m — Ma 0,64, poniżej 4 875 m — 593 km/h, max. prędkość pozioma — 513 km/h, pręd. przeciągnięcia — 142,6 km/h, prędkość wznoszenia — 6,6 m/s, pułap przy masie 45 000 kg — 8 535 m, rozbieg — 730 m, start do wys. 10,5 m — 990 m, lądowanie z wys. 15 m — 869 m, dobieg — 550 m, zasięg z masą ład. 8 000 kg — 5 095 km, przy 16 000 kg — 1 852 km, przy przebazowaniu max. — 8 858 km.



SAMOLOT WOJSKOWY MORANE-SAULNIER L (MS-3)

Francuzi bracia Robert i Leon Morane oraz ich współpracownik R. Saulnier zaczęli budować w Villacoublay swe samoloty w 1911 r. Pierwszym udanym samolotem wojskowym był zaprojektowany przez Roberta w 1913 r. Morane Parasol-L z 1914 r. Parasol, bo górnopłatowiec w odróżnieniu od grzbietopłatowców tej wytwórni, L — bo bez lotek (Parasol-P miał lotki).

Był to w zasadzie 2-miejscowy samolot zwiadowczy używany również jako myśliwski.

Parasol-L był szybszy i lepszy w 1914—15 r. od niemieckich samolotów 2-miejscowych Albatros i Aviatik. Pierwszy samolot niemiecki został zestrzelony przez załogę „L" — 10.I.1915 r., potem jeszcze cztery. 19.VI.1915 r. odniósł na „L" pierwsze zwycięstwo późniejszy as myśliwski Georges Guynemer (53 zwycięstwa).

W samoloty Parasol-L były od początku I wojny światowej wyposażone 3 eskadry francuskie. Zakupiono je również dla Brytyjskich Sił Ekspedycyjnych we Francji, a ppor. R. Warneford zdobył odznaczenia Victoria Cross i Legię Honorową za przechwycenie nocą 7.VI.1915 r. nad Gandawą w Belgii niemieckiego sterowca LZ-37 i zniszczenie go 5 bombami zapalającymi.

Około 100 Parasoli-L zakupiło lotnictwo rosyjskie, a 430 zbudowano tam z licencji (w zakładach Dux i Lebiediew). Stosowano je jako zwiadowcze, a potem szkolne i treningowe aż do 1925 r., już przez lotnictwo radzieckie.

Ulepszona odmiana zwiadowcza Parasol-LA miała kołpak śmigła, lotki i statecznik kierunku, zaś odmiana „P" z 1915 r. — silnik o mocy 81—88 kW (110—120 KM).

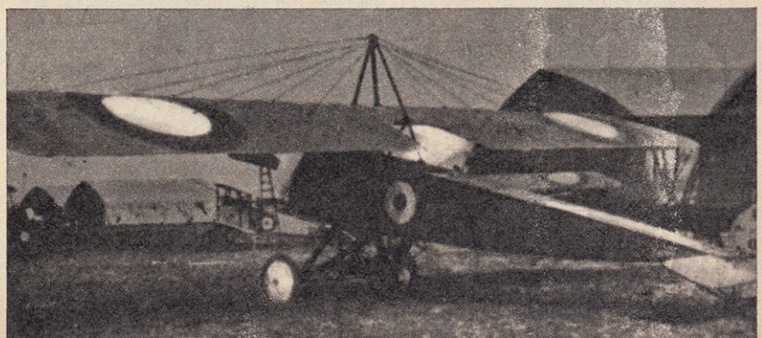
Konstrukcja drewniana z pokryciem płóciennym. Sterowanie poprzeczne przez wichrowanie skrzydeł zespołem 12 linek. W toku produkcji zmieniano golenie podwozia, wieżyczkę i cięgna.

Silnik wirujący Gnome lub mniej zawodny Le Rhone o mocy 59 kW (80 KM) i z resursem 50 h. Osłona aluminiowa.

Uzbrojenie: Najpierw tylko zwykły karabin i 5 bomb po 3 kg produkcji duńskiej. Następnie od końca 1915 r. 1 stały k. masz. Hotchkiss lub Lewis 7,7 mm strzelający nad wirującym śmigłem, potem z prawej strony kadłuba strzelający przez śmigło ze stalowym odbijaczem kątowym pocisków konstrukcji R. Saulniera, a w 1916—17 r. z synchronizatorem. Obserwator miał 1 k. masz. z tyłu kabiny.

Malowanie: cały samolot w kolorze zielonym (świeżej trawy), z czarnymi napisami — numerami. Tak były malowane samoloty rosyjskie wiosną 1917 r. **(W)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 10,30 do 11,20 m, długość — 6,33 do 6,85 m, wysokość — 3,14 m. **Masy:** masa własna — 375 do 395 kg, masa całkowita — 650 do 679 kg. **Osiągi:** max. prędkość (0 m) — 115 do 127 km/h, prędkość lądowania — 88 km/h, czas wznoszenia na 305 m — 3 min, na 1 000 m — 6 do 8 min, na 3 000 m — 33 min, pułap — do 3 660 m, zasięg — 451 km, czas trwania lotu — 2 h 36 min.



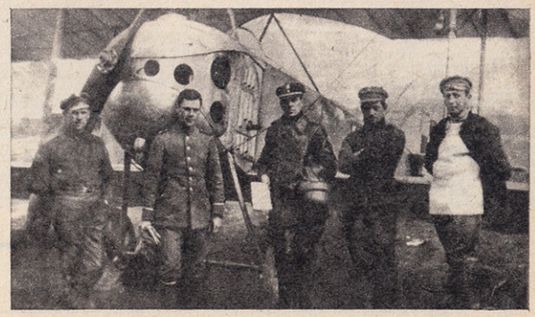
MALOWANIE SAMOLOTÓW POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO w latach 1918—1939

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

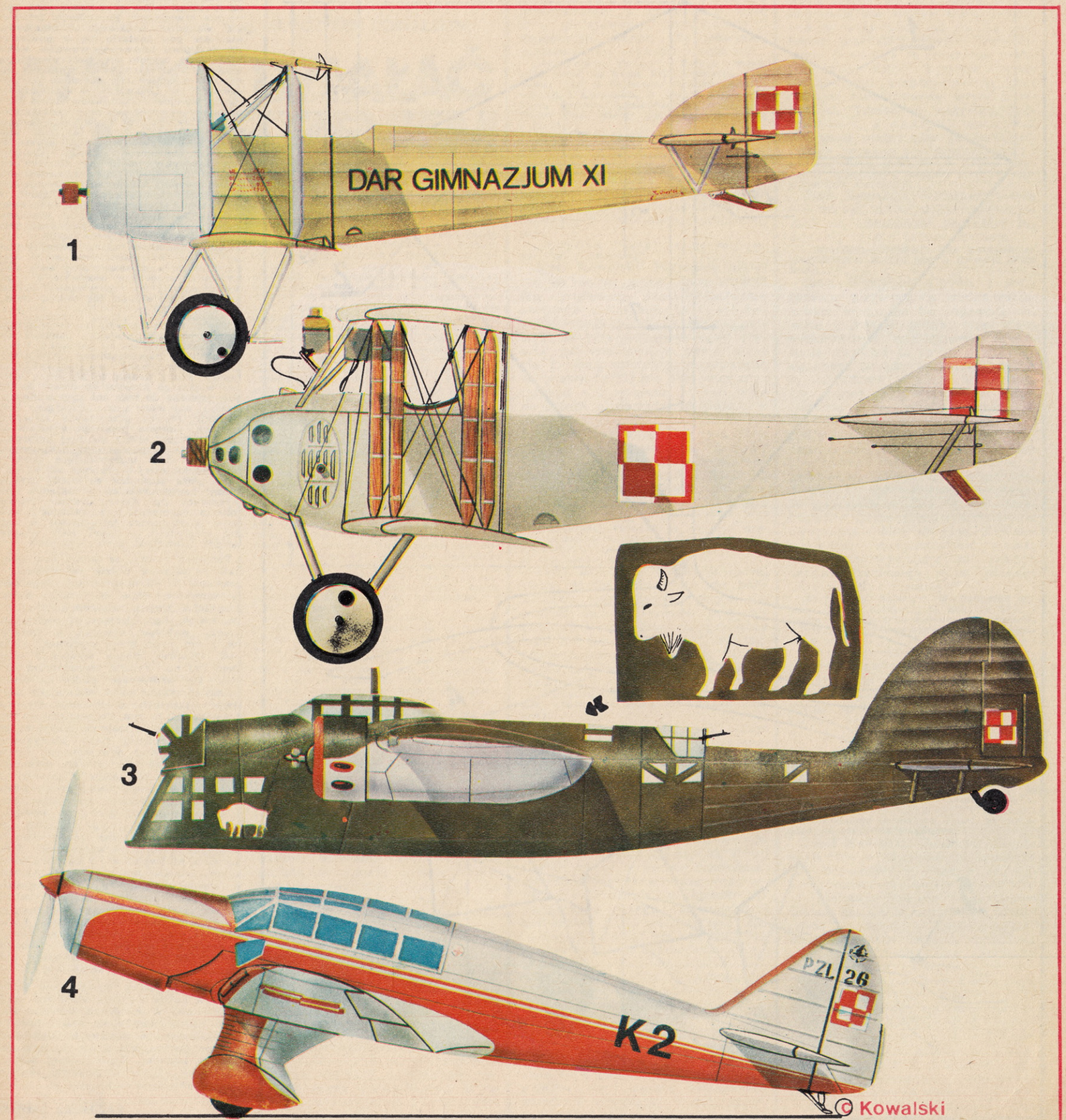
Uzupełnienia. Przykłady malowania i oznakowania samolotów używanych w lotnictwie polskim.

1. Hanriot H-28, zakupiony przez uczniów i nauczycieli XI Gimnazjum we Lwowie i ofiarowany 6 pułkowi lotniczemu. Jest to jeden z wcześniejszych przykładów stosowania napisów fundacyjnych na samolocie w naszym kraju.
2. Antara 4-tej eskadry. Latał na niej por. Pawluć.
3. LWS-4 Żubr, używany do szkolenia w CWL w Dęblinie i mający godło w postaci białej sylwetki żubra.
4. PZL-26, przekazany wojsku i użytkowany z wojskowymi znakami rozpoznawczymi i numerem K-2.

Na egzemplarzu tym najprawdopodobniej zamalowano wszystkie elementy reklamowe jakie miały PZL-26 w okresie Challenge (patrz odcinek 146 GiB).



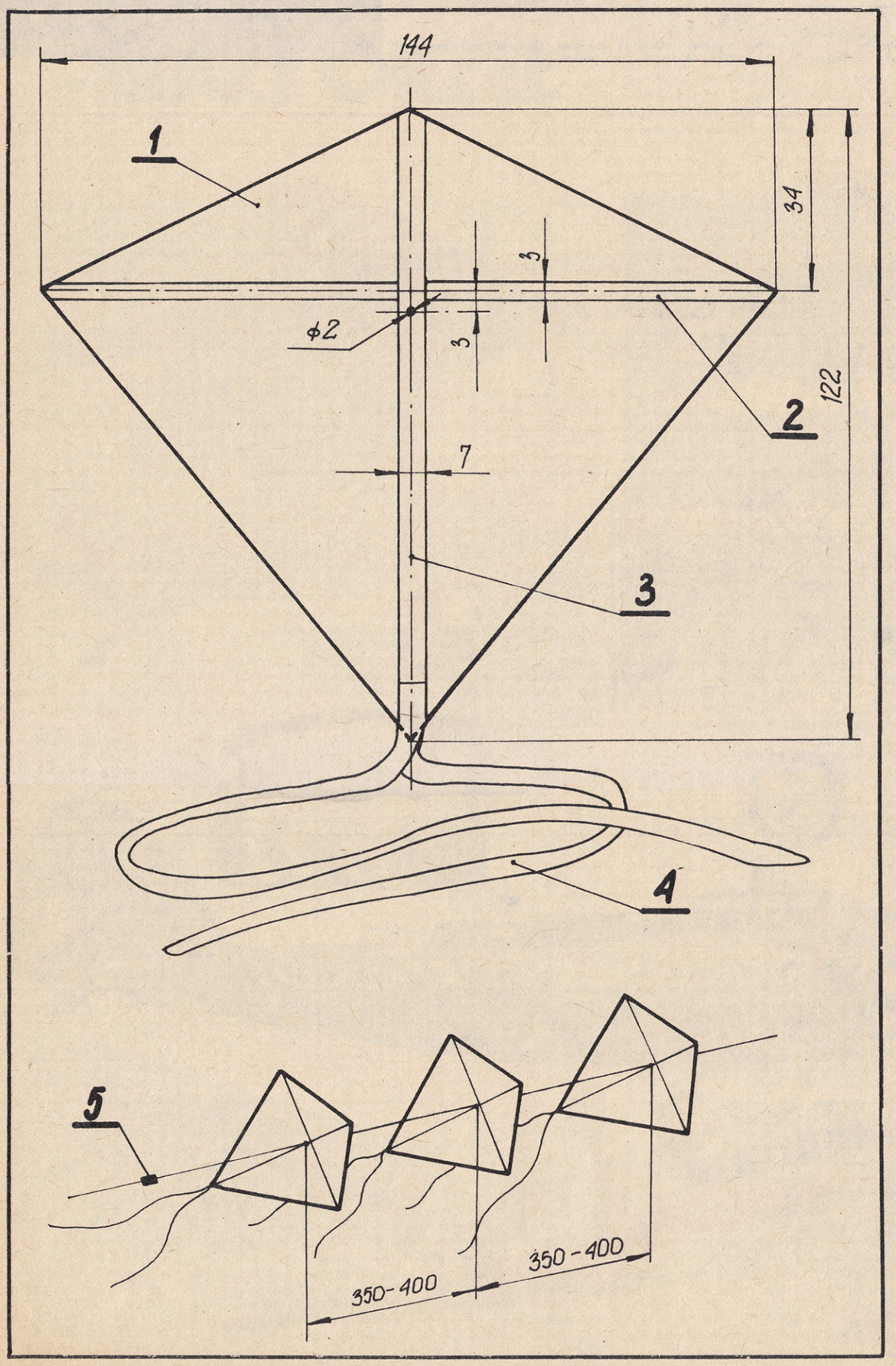
Na zdjęciu: Antara z polskimi znakami rozpoznawczymi i obsługą. W środku por. Pawluć.



Start latawca-tasiemca na pakazie w Burgos, w Hiszpanii.

Zdjęcie: K.Ł.

JAPOŃSKI LATAWIEC TASIEMIEC



Na tegorocznych mistrzostwach świata modeli latających w Hiszpanii japoński zawodnik M. Sibachi zademonstrował niezwykły latawiec. Oto z ustawionego obok siebie kartonowego pudełka zaczął wysnuwać szpagat z nawleczonymi maleńkimi latawcami o obrysie romboidalnym. Latawce umieszczone były na nici w odległości ok. 400 mm jeden od drugiego luźno, gdyż nawleczone były na nie otworkami. Początkowo latawiec nie wzbudzał większego zainteresowania. Ale gdy znalazło się w powietrzu 100 m zbioru latawców, wówczas wokół Sibachiego zaczęło się tworzyć zbiegowisko. Po dalszych kilku minutach powiewał w powietrzu tasiemiec o długości 200 m. Latawiec był wielobarwny, każde kolejne 15 latawców miało inne barwy. Powiewał bardzo majestatycznie na wietrze, niczym ogon gigantycznego węża. Doskonale widać na nim było zmienne powiewy wiatru i powstające noszenia termiczne. Sibachi skończył ten niezwykły pokaz na długości ok. 400 m! Od licznie zgromadzonych widzów posypały się pytania. Okazało się, że Sibachi jest rekordzistą Japonii w tego typu latawcach. Jego rekordowy latawiec w 1980 r. osiągnął niewiarygodną długość — 10 km! Nośna nić tego latawca składała się z pięciu 2 km długości odcinków nici o różnej grubości — od najcieńszej na końcu (ok. 0,3 mm) do najgrubszej przy ziemi (ok. 0,8 mm), oczywiście wszystkie o dużej wytrzymałości na rozrywanie. Koniec tego latawca wzniósł się ponad ziemię na około 1 200 m.

Wśród wielu innych, na moją prośbę Sibachi odciął z latawca odcinek ok. 2 m i podarował mi na pamiątkę. Dzięki temu mogę zaprezentować czytelnikom „Skrzydlatej Polski" ten niezwykły latawiec, który według mojej oceny może bez większego kłopotu zbudować każdy. Nie potrzeba do tego ani zbyt wiele materiału, ani wiele czasu. Szczegóły konstrukcji latawca przedstawia załączony rysunek. Główna płaszczyzna nośna latawca wycięta jest z cienkiej kolorowej bibułki. Na jej powierzchni naklejone są krzyżowo dwa usztywniające paski z folii celuloidowej o grubości ok. 0,3 mm. Folia może pochodzić ze starej zbędnej kliszy rentgenowskiej, z okładek plastykowych itp. Należy jedynie używać folii o zaleconej (lub zbliżonej) grubości. Zbyt cienka folia będzie za bardzo elastyczna, z kolei folia grubsza uczyni latawczyki zbyt ciężkimi.

Pamiętać należy, że łączna siła nośna naszego latawca będzie się składała z cząstkowych sił nośnych poszczególnych latawczyków. Folię do bibułki należy przyklejać klejem nitrocellulozowym typu AK-20, Ago, Hermol. W pasku folii należy wykonać otworek o średnicy ok. 2 mm, przez który przechodzi nitka-hol. Otworek można wywiercić wiertłem lub np. wypalić rozżarzonym drutem. Do wzdłużnego paska na końcu należy przykleić ogon, składający się z dwóch tasiemek o długości 280 mm i szerokości 10 mm. Ze względu na wymaganą trwałość, tasiemki najlepiej jest wyciąć ze zużytej torby plastykowej, które są w dość powszechnym użyciu. Tasiemki mogą być również wykonane z bibułki lub też ucięte z gotowej tasiemki tekstylnej. Tak przygotowane latawczyki nawlekamy na mocną nitkę o grubości ok. 0,5 mm i po nawleczeniu każdego następnego na nitce mocujemy skuwką, która zabezpieczą latawczyki przed przesuwaniem się. Skuwka może być wykonana z kawałka taśmy samoprzylepnej lub z paseczka kartonu o szerokości ok. 3 mm naklejonego podwójnie na nitce. Należy zwrócić uwagę, ażeby skuwki były umieszczone na nitce w równych odległościach. Łatwo obliczyć, że po wykonaniu np. 100 latawczyków i mocowaniu ich w odległości ok. 400 mm jeden od drugiego, nasz latawiec będzie miał długość 40 m.

Proponuję, ażeby wykonaniem latawczyków zajęła się cała klasa lub grupa szkoleniowa w modelarni, wówczas możliwe będzie wspólnymi siłami budowanie latawców o znacznych długościach. Ciekaw jestem, kto u nas zbuduje najdłuższy latawiec. Życzę udanej zabawy. Załączone zdjęcie przedstawia latawiec Japończyka Sibachiego.

KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI

PARĘ UWAG

Takich na gorąco, nasuwających się po lekturze listów codziennie napływających do redakcji:

1. Każdy z naszych miłych korespondentów chciałby, a jest to naturalne, aby nadesłany nam tekst został wydrukowany, i to możliwie szybko. Nasza propozycja i zarazem przypomnienie, gdyż na ten temat już nie raz pisaliśmy: teksty winny być krótkie, a nawet bardzo krótkie. Wtedy mają naturalną przewagę nad tymi długimi, które – aby mogły być wydrukowane – muszą być przez nas skracane (z bólem serca). Skracanie, sensowne naturalnie, jest kłopotliwe, czasochłonne i powoduje, iż korespondencja jest odsuwana na następne kolejne numery SP. Takie jest życie. A chcemy tu pochwalić się, że mimo napięć w Polsce, mimo ogromu różnorakich braków, mimo dużego – powiedzmy to otwarcie – zbiedzenia społeczeństwa i zobojętnienia nawet młodych ludzi na wiele zjawisk w życiu kraju, grono korespondentów „Skrzydlatej Polski" – rośnie. I to szybko. Jest duża konkurencja. Nie piszcie więc, Drodzy, długachnych wielostronicowych sprawozdań z działalności np. aeroklubu, obejmujących wiele miesięcy wstecz. Pomniejszacie własne szanse. Mówimy Wam to otwarcie. Piszcie zwięźle, krótko, o tym tylko co aktualne. Wtedy wydrukujemy szybciej.

2. Do redakcji nadchodzi dużo listów, których autorzy proszą o zamieszczenie w Iskrze ich anonsów, dotyczących wymiany czegoś na coś. Zgoda, sami chyba widzicie, że staramy się co tydzień drukować tych ofert sporo. Ale – przypominamy konsekwentnie: **nie będziemy zamieszczać ofert wymiany modeli plastykowych**. Owszem, przyznajemy, że w pośpiechu ostatnio parę takich przez przeoczenie wydrukowaliśmy. Trudno, stało się. Nie zrobimy jednak tego na nowo. Orientujecie się z pewnością dlaczego. Po prostu mieliśmy w naszej redakcyjnej praktyce za dużo nieprzyjemności jako pośrednik przy tych transakcjach, w których coraz częściej ktoś próbował kogoś oszukać. A, jak wiadomo, dość łatwo o to, gdy idzie właśnie o modele plastykowe. Smutne to, bo podobne rzeczy zaczynają się dziać z farbami, i z czasopismami, i z książkami nawet.

3. Krytyka. O, ta jest na ogół konkretna, rzeczowa. To bardzo dobrze. Mały przykład – pisze Przemysław Skulski z Wrocławia: „Zastanawiające jest, dlaczego Spółdzielnia Pracy w Pruszkowie „rypie" dalej na starych formach Jaka i Czaplę. Zresztą w Jaku jedno kółko jest chudsze. Dużo było szumu i hałasu, miał być It-2, Łoś itd., a nie ma nic. Na mój list do Pruszkowa nie otrzymałem odpowiedzi. A przecież nawet na modelarstwie można zarobić (i to nawet dewizy), wiedzą o tym chyba wszyscy modelarze. Dlaczego nic nie robimy, a tylko od czasu do czasu ukazuje się anons, że jakaś firma zagraniczna zrobiła model polskiego samolotu. Normalny wstyd!"

Pewnie, że wstyd. Nasz Czytelnik ma rację.

4. Uwaga budująca, na koniec: ogromnie się cieszymy z tego, że coraz więcej piszą do nas najmłodsi. I to jak piszą! Nawet dziesięcio- i trzynastolatki. Lepiej niż ci starsi. Oto próbka: „Nazywam się Grzegorz Winiarz, mieszkam w Tychach, mam 13 lat. Obecnie idę do 8 klasy szkoły podstawowej. Od trzech lat czytam regularnie „Skrzydlatą Polskę". Chciałbym polemizować z panem, który napisał, że „Skrzydlata" mogłaby kosztować 20 zł. Uważam, że młodzieży, która prenumeruje lub często kupuje SP, nie stać na wydatek ponad 1000 zł, zwłaszcza, że np. ja prenumeruję jeszcze inne czasopisma, modelarskie i techniczne. Pozdrowienia" .

Świetnie. Rzeczowo, wyczerpująco, a zarazem krótko. Choć to nie wiadomo, co dziś może z tymi cenami wyniknąć, zgadzamy się z Twoją, Grzesiu argumentacją. Byłoby za drogo.

Serdecznie dziękujemy za miłe listy. Pozdrawiamy Was.

(z)

KORESPONDENCJE

AEROKLUB POMORSKI

W dniach 22.7.—2.8.1981 r. Toruń gościł uczestników XX Szybowcowych Mistrzostw Pomorza i Kujaw. 31 zawodników w 10 drużynach reprezentowało aeroklubu: Włocławski, Elbląski, Ostrowski, Kujawski, Bydgoski i Pomorski. Pierwszą konkurencją była trasa po trójkącie 126 km. Najszybciej obleciał ją Waldemar Król z Torunia. Zespołowo najlepiej spisała się drużyna Bydgoszcz I. II konkurencja — to trójkąt 112 km. Zaledwie 7 szybowników zdołało wrócić do Torunia, dlatego zwycięzcy Józefowi Merczyńskiemu przyznano tylko 40 pkt. Najlepszy zespół w tej konkurencji to Toruń I. W III konkurencji (docel-powrót 142 km) największą prędkość osiągnął Józef Merczyński. Zespołowo zwyciężył Toruń I. W punktacji ogólnej mistrzowską pozycję obsadziła załoga Toruń I, przed Bydgoszczą I i Włocławkiem I. Kolejność w punktacji indywidualnej przedstawiała się następująco: 1. Józef Merczyński (Aer. Pomorski), 2. Stanisław Abramowicz (Aer. Elbląski), 3. Waldemar Król (Aer. Pomorski), 4. Krzysztof Karpiński (Aer. Pomorski), 5. Mieczysław Bagrocki (Aer. Bydgoski). Zajęte miejsca umożliwiły wymienionym szybownikom wejście do II ligi szybowcowej.

Jolanta Lewandowska

LOTNICZE LATO ZŁOTORYJSKICH HARCERZY

W lipcu br. Harcerskie Koło Lotnicze Trawers przy wydatnej pomocy sekcji spadochronowej Aeroklubu Jeleniogórskiego zorganizowało obóz spadochronowy dla kandydatów do wojsk powietrzno-desantowych w Jeżowie Sudeckim. Uczestniczyło w nim 20 harcerzy, z których wielu jeszcze w tym roku przywdzieje żołnierskie mundury. Sprawne przeprowadzenie skoków spadochronowych było zasługą kadry instruktorskiej, m. in. Janusza Łużnego, Marcina Jaxa-Rożena i Jerzego Kozdrasia. Program szkolenia techniczno-obronnego obejmował zajęcia z zakresu łączności radiowej, wspinaczki wysokogórskiej, terenoznawstwa itd.

HKL Trawers obchodzi w br. jubileusz 10-lecia działalności. Z tej to okazji uczestnicy obozu zorganizowali pokazy sprawnościowe dla mieszkańców Jeżowa i kolegów z „cywilnego" obozu jeleniogórskiej i lubińskiej sekcji spadochronowej. Zaprezentowali walki karate, działania zwiadowców itd. W gronie wyróżniających się skoczków wymienić należy Krzysztofa Chmielowskiego, Roberta Prudzienicę i Piotra Dutkę oraz najstarszego uczestnika obozu zwanego „dziadkiem", Tadeusza Stasiewicza. Był to już czwarty kolejny obóz tego typu złotoryjskich harcerzy.

Natomiast najmłodsi członkowie Trawersu uczestniczyli w obozie specjalnościowym na wyspie Wolin, na którym dominowały zajęcia techniczno-obronne i wodne. W grupie najmłodszych na wyróżnienie zasługuje aktywność Marka Tyburcego, Piotrka Wodziaka i Mirona Mateckiego. Funkcję komendanta tego obozu sprawował pwd Ryszard Rzońca.

hm Jan Kusek

AEROKLUB BYDGOSKI

W dniach 4—6 września br. na lotnisku klubowym i na stadionie sportowym Zawiszy odbyły się I Zawody Spadochronowe o puchar Dziewięciu z nieba. Puchar za zwycięstwo w klasyfikacji ogólnej zdobył Witold Ignaczak (Zawisza), który wyprzedził swoich kolegów klubowych Piotra Dombrowskiego i Grzegorza Bąka. W skokach na celność lądowania sukces odniósł reprezentant Aeroklubu Pomorskiego — Marek Tarczykowski, który w 5 kolejkach uzyskał odległość od centrum zaledwie 13 cm. W strzelaniu najlepszy był W. Ignaczak, a bieg przełajowy na dystansie 3 000 m zakończył się zwycięstwem G. Bąka. W zawodach startowało 29 zawodników z aeroklubów regionalnych i WKS Zawisza. Dyplomy i rzeczowe nagrody ufundowane przez dyrektora PZMot. w Bydgoszczy wręczył Władysław Kitrys. W zakończeniu tej pięknej imprezy uczestniczyła jedna z kobiet z grupy spadochronowej Dziewięciu z nieba, występująca pod pseudonimem Zoja, czyli Józefa Kotyńska. Wzruszającym momentem było dla młodych spadochroniarzy otrzymanie z rąk bohaterki pamiątkowych proporczyków. J. Kotyńska we wrześniu 1944 r. była żołnierzem I Armii Wojska Polskiego i wykonała z samolotu skok bojowy ze spadochronem. Posiada Krzyż Grunwaldu III klasy. Dziewięciu z nieba — to losy polskich i radzieckich spadochroniarzy zwiadowców, zrzuconych na terenie Pomorza w Borach Tucholskich w okresie ostatniej wojny. Dowódca tej grupy był wówczas por. Jan Miętki, obecnie płk rezerwy. Za sprawną organizację zawodów słowa uznania należą się kierownikowi Wacławowi Rozmiańcowi.

mgr Andrzej Kowalski

AEROKLUB ŚLĄSKI

W dniach 8—18.06.1981 r. odbyły się w Katowicach eliminacyjne okręgowe zawody szybowcowe III ligi — 13 Szybowcowe Mistrzostwa Śląska, zorganizowane dzięki staraniom i zaangażowaniu działaczy społecznych Aeroklubu Śląskiego. Wzięli w nich udział reprezentanci 4 aeroklubów: Bielsko-Bialskiego (4), Gliwickiego (2), ROW (4), i Śląskiego (8), na szybowcach: Pirat, Foka-5, Cobra-15 i Jantar St.

Rozegrano dwukrotnie przelot po trójkącie 101 km oraz docel-powrót 146 km, przelatując ogółem 5219 km oraz zdobyto 50 233 pkt w CZS. Najlepszym pilotem okazał się zawodnik Aeroklubu ROW Marek Chmiel, który wygrał wszystkie konkurencje, a za nim uplasowali się: 2. W. Lepich (Aer. ROW), 3. Z. Gołab (Aer. Śląski), 4. T. Lewicki (Aer. Gliwicki), 5. W. Kujbid (Aer. Śląski), 6. M. Siodłaczek (Aer. ROW). Niestety, w czasie rozgrywania pierwszej konkurencji w dniu 11.6.81 r. zdarzył się nieszczęśliwy wypadek — pilot Aeroklubu Śląskiego, Grzegorz Bizan, podczas wykonywania manewru do lądowania w terenie przygodnym wpadł w korkociąg, ponosząc śmierć na miejscu. Wypadek bada komisja KCSP.

Włodzimierz Kujbid

KLUB·ISKRA

Jacek Zięba, 27-200 Starachowice, ul. Bohaterów 35, pilnie poszukuje roczników SP z lat 1963—1974, książek o lotnictwie II wojny światowej, wszystkich książek B. Arcta, Encyklopedii II wojny światowej, zachodnich publikacji na ten temat, jak również odbitek kserograficznych oraz modeli samolotów z II wojny światowej.

Edward Dudkiewicz, ul. Kilińskiego 30, 08-100 Siedlce, poszukuje SP — roczniki 1970—1977 oraz luźnych numerów: 2—6, 10, 11, 13, 17/78, 35/80, 27/81. W zamian oferuje luźne n-ry: 28, 31, 48/79, 14, 28—30, 32, 35, 36/81 oraz wiele roczników miesięczników Jazz, Radar. Odpowie na każdy list po załączeniu znaczka.

Andrzej Ajdukiewicz, ul. Majowa 4/51, 44-100 Gliwice, poszukuje książek o wojnach morskich. Zapłaci gotówką.

Maciej Rup, Os. Słoneczne 26/61, 27-400 Ostrowiec Św., poszukuje n-rów SP: 5, 37, 45/80, 22—26, 30, 31/81. Do wymiany przeznacza nr-y SP: 1—13, 20/81, 35, 37—40/79 oraz broszurki TBiU.

Andrzej Niżyński, ul. 1 Maja 7/1, 71-627 Szczecin, pragnie nawiązać korespondencję z miłośnikami lotnictwa. Ma do wymiany wiele planów samolotów z II wojny światowej.

Jan Nikołajuk, Rajsk 1, 17-103 Chraboły, woj. białostockie, poszukuje nr-ów „Małego modelarza" (samoloty, statki), zeszytów TBiU oraz modeli samolotów wojskowych. W zamian oferuje stare banknoty, tomiki „Żółtego tygrysa" lub gotówkę.

Jacek Ożóg, ul. Swobodna 23a, 41-303 Gołonóg, poszukuje n-rów „Małego modelarza": 7/58, 2, 4, 10—12/59, 3, 5, 6, 9/60, 1/61, 1, 3, 9/62, 3, 7—9, 11, 12/63, 2, 7/64, 2/65, 7, 8/66, 2/68, 8/70, 3, 8/71, 1, 3, 7/72. W zamian oferuje: „Mały modelarz" (35 egz.), zeszyty TBiU n-ry: 7, 9, 12, 15, 43, 46, 50, 62, wycinankę „Junge Welt" z planami Sojuza 5 i 5, model latający na uwięzi lub gotówkę. Wykaz prześle na życzenie.

Bogdan Franus, ul. Nowotki 39, 37-300 Leżajsk, woj. rzeszowskie, pilnie poszukuje TBiU n-ry 3, 5 i 19 oraz książek „Polskie samoloty wojskowe 1918—39", „Przegląd samolotów myśliwskich" i „Przegląd samolotów bombowych". W zamian odstąpi n-ry SP: 1, 7, 18—33 z r. 1974 i numer 30 „Godła i barwy".

Kajetan Musiałkowski, ul. Nocznickiego 13 m. 42, 01-948 Warszawa, poszukuje wszelkich materiałów (krajowych i zagranicznych) dotyczących lotnictwa wojskowego Włoch, Japonii i Niemiec, numerów SP z lat 60-tych oraz 1970—74, książki „Polskie samoloty wojskowe 1918—39", „Vojenska letadla" cz. 1, 3, 4, wszystkich n-rów czasopisma „Stavime plastikove modely". W zamian oferuje luźne n-ry SP z lat 1976—81, „Małego modelarza", L+k. TBiU, „Żółte tygrysy", książki lotnicze, „Plany modelarskie", „Miniatury morskie" lub gotówkę.

Piotr Bendkowski, ul. Srebrna 3a/30, 98-220 Zduńska Wola, poszukuje książki „Polskie samoloty wojskowe" cz 1 i 2, „Byłem kamikaze", „Przegląd samolotów myśliwskich", farb do samolotów, TBiU n-ry 3, 5, 13, 17, 19, 22, 25, 34, 44, 48 i 55, SP z lat 1980—81 oraz innych książek z dziedziny lotnictwa. Oferuje w zamian książki: „Latające tygrysy", „Polskie samoloty wojskowe 1945—80", „Nocny lot", „Ziemia planeta ludzi", „Budowa i użytkowanie szybowców". Ma ponadto do wymiany L+k, „Małego modelarza" (n-ry 5 i 6/81), „Plany modelarskie" (102), „Technikę lotniczą i astronautyczną", SP/1981 oraz TBiU n-ry: 10, 35, 42, 47, 60, 63 i 69.

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentacje lotni, motolotni, silników lotniczych, wiatrakowców, poduszkowców. Nowicki, ul. Obornicka 29 m 2, 51-113 Wrocław.

(ogł. nr 1)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" – tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny – **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. – **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji – **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów – **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski**, redaktor graficzny – **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny – **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji – **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy – **Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Maiejko, Wiktor Wionczek.**

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: **27 33 78** – redaktor naczelny i sekretariat, **27 52 60** – kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon – centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 130 zł
półrocznie 260 zł
rocznie 520 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW – w urzędach pocztowych.

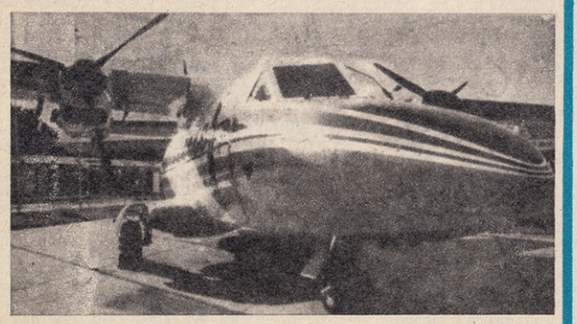
Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych – komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę – może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 2.X.1981 r. Zam. 3143. L-111. Nakład – 32 000



BRNO-81

Na tegorocznych, wrześniowych XXIII międzynarodowych targach maszynowych w Brnie w CSRS, przemysł lotniczy i elektroniczny tego państwa wystawił 2-silnikowy samolot turbośmigłowy L-410 UVP Turbolet (na zdjęciu) dla 18 pasażerów, ale łatwy do przystosowania do potrzeb transportowych, sanitarnych, przeciwpożarowych i spadochroniarskich. Dalej — samolot sportowy Z-142 i szybowiec treningowo-wyczynowy VSO-10 Gradient. Poza tym silnik turbinowy M-601B ze śmigłem V-508B do samolotu L-410 UVP.

W dziale osprzętu wystawiono zestaw montażowy świateł lotniskowych Světluška-II, system sygnałowy D-3, radiolokator obszaru RL-42 do kontroli i kierowania ruchem lotniczym w rejonie lotniska oraz radiolokator lądowania RP-4G do sprowadzania małych i średnich samolotów w zasięgu do 30 km.

Z okazji tegorocznych targów w Brnie podano, że przemysł lotniczy CSRS zamierza w latach 1981—1985 zwiększyć o 67% eksport w porównaniu z poprzednim pięcioleciem. Główne punkty programu produkcyjnego CSRS, to samoloty z rodziny L-410 i L-39, realizowane w ramach specjalizacji RWPG.

Samoloty L-410 są produkowane w zakładach LET-Kunowice, Z-142 w zakładach MORAVAN-Otrokowice, silniki M-601B i śmigła w zakładach AVIA-Praga, szybowce VSO-10 Gradient w zakładach ORLIČAN-Choceň, radiolokatory lotniskowe w zakładach TESLA-Pardubice.

Polska pokazała makietę nowoczesnej stacji radiolokacyjnej. Produkujemy je, jako jedyni w RWPG. Pierwszą już budujemy w CSRS, a potem 3 następne.

W ramach targów odbyły się liczne międzynarodowe konferencje naukowo-techniczne, a wśród nich o zdalnym — lotniczym i kosmonautycznym — badaniu Ziemi (teledetekcji) z programem: przyrządy i metody teledetekcji Ziemi; przyrządy i metody przetwarzania tych danych; interpretacja i wykorzystanie danych teledetekcyjnych.

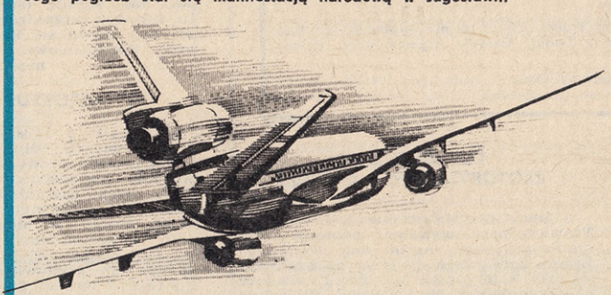
ZSRR wystawił na targach w Brnie m.in. 18 typów przyrządów meteorologicznych, w tym do pomiarów promieniowania laserowego.

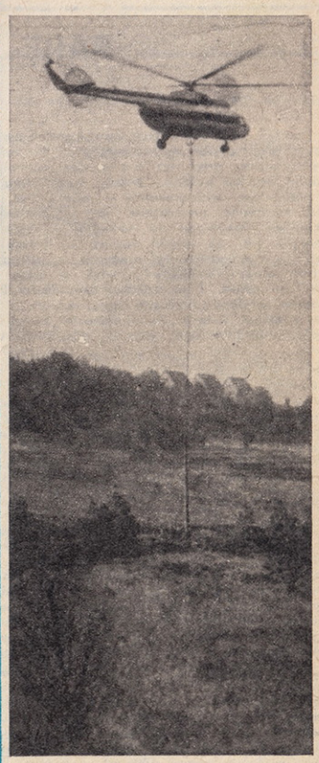
DLACZEGO PEWIEN DC-10 NAZYWA SIĘ EDA RUSJAN?

Odrzutowy samolot pasażerski DC-10 jugosłowiańskich linii lotniczych JAT nosi dziwaczną nazwę „Eda Rusjan". To dla uczczenia pierwszego pilota jugosłowiańskiego Eduarda Rusjana.

Urodził się w 1886 r. Interesował się mechaniką i lotnictwem. Do zakupionego silnika Anzani o mocy 18,4 kW (25 KM) zaprojektował z bratem Joško samolot różniący się od znanego wówczas Flyera braci Wright. Był to samolot o układzie klasycznym (usterzenie z tyłu), nazwany Eda-1. Na pokazie publicznym w Goricy w 1909 r. samolot zderzył się przy starcie z autobusem. Następny Eda-II spadł z wysokości 4,5 m i uległ rozbiciu. Eda-III był nieudanym dwupłatowcem z 1910 r. O samolocie Eda-IV brak dotąd wiadomości. Ale na Eda-V miał się odbyć w 1910 r. wielki pokaz lotów na lotnisku Velike Roje. Niestety, kilka skoków nie zadowoliło licznej publiczności z płatnymi biletami, która mocno poturbowała pilota.

W 1910 r. bracia Rusjan przenieśli się do Zagrzebia, gdzie w magazynach piekarni parowej zbudowali nowy samolot z silnikiem 37 kW (50 KM). Już pierwsze próby w 1910 r. przebiegły znakomicie, samolot wystartował, wykonał krąg i wylądował. Pilotował go Eduard. Potem w Zagrzebiu samolot latał ok. 10 min na wysokości 80—100 m wykonując różne manewry. Pilota z wieńcem laurowym wyniesiono na rękach. 25-letni Eduard zginął w 1910 r. w wypadku lotniczym na pokazach. Jego pogrzeb stał się manifestacją narodową w Jugosławii.





ŚMIGŁOWIEC NA BUDOWIE

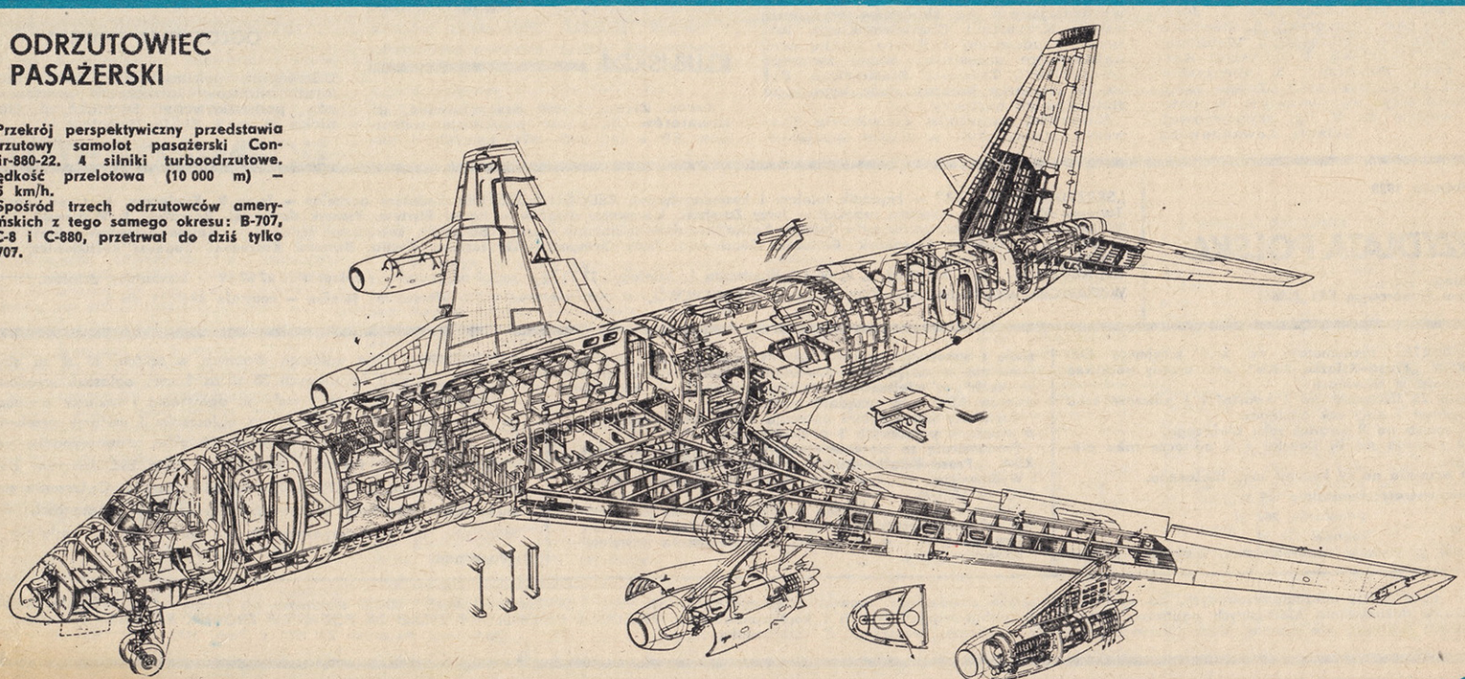
Podczas budowy w NRD elektrycznej kolejki górskiej Lichtenhain — Cursdorf (na wysokości 663—678 m) śmigłowiec turbinowy Mi-8 został użyty do montażu betonowych masztów. Co ok. 4 min załoga Mi-8 umieszczała maszt w kolejnym przygotowanym gnieździe fundamentowym.

KOSMICZNY KONKURS UCZNIOWSKI

Zdjęcia i rysunki: „Modelist-Konstruktor", „Letectvi + kosmonautika", „Veletrzni Noviny Brno-81", „ABC-Tehnike", „Der Modelleisenbahner" (NRD), „The Aeroplane"

Z okazji 20-lecia pierwszego lotu kosmicznego Jurija Gagarina Akademia Nauk ZSRR, Ministerstwo Oświaty ZSRR, Komitet Centralny Komsomołu oraz Towarzystwo popularyzacji nauki i techniki Wiedza ogłosiło w 1981 r. konkurs na najlepszy projekt eksperymentu kosmicznego zgłoszony przez młodzież szkolną. Termin zgłoszeń upłynął 20 sierpnia 1981 r. W listopadzie br. nastąpi rozstrzygnięcie konkursu zakończone wystawą i zaleceniem włączenia najciekawszych projektów do państwowego programu badań kosmicznych. Laureaci konkursu otrzymają cenne nagrody, wszyscy finaliści — dyplomy i zaproszenie do zwiedzenia Gwiezdnego Miasteczka, Muzeum Kosmonautyki oraz na spotkanie z kosmonautami i uczonymi, zaś nauczyciele, instruktorzy oraz konsultanci najlepszych projektów uczniowskich — dyplomy okolicznościowe.

ODRZUTOWIEC PASAŻERSKI

Przekrój perspektywiczny przedstawia odrzutowy samolot pasażerski Convair-880-22. 4 silniki turboodrzutowe. Prędkość przelotowa (10 000 m) — 875 km/h.

Spośród trzech odrzutowców amerykańskich z tego samego okresu: B-707, DC-8 i C-880, przetrwał do dziś tylko B-707.